



ORDENANZA METROPOLITANA No. 017-2020

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Una de las claves del proceso de transformación y modernización del Distrito Metropolitano de Quito es la reconfiguración de su Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros, con el propósito de que garantice y provea a todos los habitantes, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo, en condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad y calidad; siendo obligación de todos los participantes del Sistema arbitrar todas las medidas que corresponden a su función específica para conseguir que los servicios y los elementos físicos, operativos y financieros se integren.

Es cierto que la ciudad de Quito, tras la puesta en servicio en 1995 del Corredor Central Trolebús ha venido conformando un sistema de capacidad media (Metrobús-Q) con ciertas dosis de integración (troncales – alimentadoras de un mismo corredor y ciertos corredores entre sí), lo que ha supuesto un ejemplo para otras ciudades del entorno. Sin embargo, y de acuerdo con la valoración de la situación actual del sistema de transporte público de Quito, puede afirmarse que el modelo actual de movilidad se encuentra agotado y sin la capacidad de reacción necesaria para afrontar con garantías de éxito los retos de futuro.

La Secretaría de Movilidad, rectora en materia de movilidad, ha establecido que el 73% de la población usa el transporte público como modo de movilización motorizado, por lo que mejorar y ordenar el Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, supone realizar mejoras en beneficio de la mayoría de la población.

En la actualidad en la ciudad de Quito, en el subsistema Convencional se realizan un millón seiscientos mil viajes; y, en el Subsistema Metrobús-Q, un millón de viajes, en un día laborable, estos son datos importantes en una población de 1'978.376 habitantes (área urbana ciudad de Quito), por lo que es prioritario generar medidas orientadas a mejorar el servicio, en función de las necesidades de los usuarios del transporte público, así como propiciar el incremento del uso del transporte público por parte de la población, en detrimento del uso del vehículo particular.

La implementación de la integración de los subsistemas de transporte público: Metro de Quito, Metrobús-Q, Transporte Convencional, Quito Cables y otros que se crearen, es un proyecto que pretende la reestructuración del sistema actual, dando lugar a un nuevo modelo funcional y un cambio en la movilidad de la población. Se trata de un proyecto de ciudad hacia el mejoramiento de la calidad del servicio de transporte público en beneficio de toda la ciudadanía.

La integración aportará al desarrollo de la ciudad al generar un conjunto de beneficios, cuyos aspectos más visibles son los siguientes:

- Mejoramiento de la calidad del servicio.
- Ahorro de tiempo de viaje de los ciudadanos.
- Disminución de los costos de operación, a través de una racionalización del conjunto del sistema operativo.



ORDENANZA METROPOLITANA No. 017-2020

- Mejoras ambientales, al reducir kilómetros de recorrido e incorporar oferta de transporte eléctrico.
- Reducción de la ocupación del espacio vial destinado al sistema de transporte público, al eliminar la redundancia de itinerarios.
- Creación de oportunidades de recuperación de espacios públicos y la promoción de usos múltiples asociados a los equipamientos del sistema.

El diseño, planificación e implementación de la integración, con su infraestructura y equipamientos, se dará de forma progresiva, conforme el cronograma definido por el Administrador del Sistema, entendido éste en los términos previstos en el Código Municipal, como la Secretaría de Movilidad, lo cual responde a la necesidad de implementar una integración ordenada, privilegiando a aquella que corresponde a los subsistemas metropolitanos, esto es, a la Primera Línea del Metro y al subsistema Metrobús-Q; luego, una segunda fase de integración entre los primeros subsistemas ya integrados y el subsistema de transporte convencional urbano, combinado y rural; y, finalmente, la integración entre el subsistema Quito Cables y cualquier otro sistema o subsistema de transporte público que se creare, incluyendo aquí, por ejemplo, el sistema metropolitano de bicicleta pública.

Como fase previa a la integración, la prestación del servicio de transporte público estará sujeta a la suscripción de adendas a los contratos de operación suscritos con las Operadoras de Transporte Terrestre Público de Pasajeros, en el ámbito intracantonal, urbano, rural y combinado en los cuales se incorporarán obligatoriamente: 1. Índices de calidad para su real mejora y régimen de incumplimientos; 2. Evaluación del servicio; 3. Condición de sujetarse a la implementación del Plan de Reestructuración de Rutas; y, 4. Temporalidad sujeta a la suscripción de los nuevos contratos de operación, luego de la asignación de las nuevas rutas.

Dentro de este proyecto se prevé como una herramienta imprescindible de cambio, la ejecución del Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público, con el objeto de lograr la mayor cobertura territorial, mejorar los tiempos de viaje y en general la calidad de los niveles de servicio, la cual se concretará a través de la asignación de rutas mediante concursos públicos en los que podrán participar operadoras privadas y públicas, nacionales y extranjeras.

La optimización de los costos de operación del sistema es otro objetivo que se sustenta en la estructuración de una red integrada, que provea de manera eficiente los mismos y que considere a la Primera Línea del Metro de Quito como el eje fundamental de esta red; reestructurando los servicios troncales y alimentadores, considerando el principio de complementariedad y el necesario proceso de optimización del actual Subsistema Metrobús-Q; y, respecto de las rutas que se diseñen para el subsistema convencional, se propenderá a que éstas sean transversales y complementarias, debiendo obligatoriamente alimentar a los subsistemas Metrobús-Q y Metro de Quito.

La integración tarifaria desde el punto de vista de las condiciones de acceso al sistema implica:

- Una estructura tarifaria basada en la integración de todos los operadores, en la proporcionalidad de la relación precio/distancia como unidad de tarificación.



ORDENANZA METROPOLITANA No. 017-2020

- Unos precios que repartan equitativamente las cargas económicas según el tipo de usuario.
- Una tecnología común para todo lo relacionado con el control de accesos y gestión informática del recaudo.

La integración física, tarifaria y operacional de todos los subsistemas del transporte de pasajeros, exige el establecimiento de un régimen tarifario aplicable a ésta, para lo cual resulta necesario considerar lo siguiente:

Con Resolución Nro. 001-DIR-2003-CNTHH, de 22 de enero de 2003, el Consejo Nacional de Tránsito (i) fijó los valores de las tarifas de transporte público en sus diferentes modalidades, específicamente, para la prestación del servicio de transporte urbano a nivel nacional, el valor establecido fue de veinticinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América (USD. 0,25) por pasajero, y (ii) dispuso el cumplimiento obligatorio de la media tarifa para pasajeros de la tercera edad, personas con discapacidad y estudiantes de niveles primario y secundario; valores que se mantienen vigentes hasta la presente fecha en el Distrito Metropolitano de Quito.

El Consejo Nacional de Competencias, con Resolución Nro. 006-CNC-2012, de 26 de abril de 2012, resolvió 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, para lo cual clasificó a los gobiernos municipales en modelos de gestión, categorizando al Distrito Metropolitano de Quito en el modelo de gestión "A", encargándole la competencia en planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial. El Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución Nro. 003-CNC-2014, de 22 de septiembre de 2014, ratificó la Resolución antes indicada.

Por otra parte, la Agencia Nacional de Tránsito mediante Resolución No.007-DIR-2012-ANT de 09 de febrero del 2012, aprobó los estudios relacionados con la regulación de tarifas de los servicios de transporte terrestre interprovincial e intraprovincial; así como, estableció las tarifas para este tipo de servicio con un valor máximo de incremento correspondiente al 25% sobre las tarifas vigentes a esa fecha para esas modalidades de transporte. En los cantones aledaños al Distrito Metropolitano de Quito, existen tramos importantes de rutas que son usadas, tanto por las operadoras de transporte intracantonal combinado del DMQ, como por las operadoras de transporte interprovincial. Esta situación ha creado malestar entre los usuarios de transporte de estas modalidades, así como entre los operadores de transporte intracantonal rural y combinado, debido a que para una misma ruta, actualmente hay 2 valores de tarifa, la una que tiene el incremento autorizado por la Agencia Nacional de Tránsito; y, la otra, que mantiene los valores de tarifa desde el año 2003 y que no han sido revisados por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, por lo que, es imprescindible la revisión y reajuste de las tarifas para el servicio de transporte intracantonal combinado y rural del Distrito Metropolitano de Quito.

El artículo IV.2.320 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, menciona que la estructura tarifaria será determinada por el Concejo Metropolitano en ejercicio de sus facultades, mismo que dispondrá el valor por concepto de tarifa, forma de cobro, mecanismos de integración y distribución de los ingresos producto del recaudo, cuya aplicación será obligatoria



ORDENANZA METROPOLITANA No. 017-2020

por parte de los operadores que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros. En concordancia con lo dicho, el artículo IV.2.325 del mismo cuerpo normativo, señala que para dicho fin, el Administrador del Sistema de Transporte Público de Pasajeros será el responsable de actualizar y revisar la estructura de costos que permita calcular la tarifa técnica referencial en cada Subsistema y que cubra los costos de inversión, operación y el retorno sobre la inversión de los operadores del sistema de transporte público, bajo los principios establecidos en el artículo IV.2.321 ibídem.

El Código Municipal define i. la tarifa técnica como el rubro o precio producto de la relación entre el costo total para la prestación del servicio y el número total de usuarios transportados, que permite cubrir los costos de inversión, operación y el retorno sobre la inversión de los operadores y agentes del sistema de transporte público; ii. la tarifa plana o única como el rubro o precio fijo por viaje realizado, cuyo empleo puede limitarse a una ruta, un Subsistema o a una red completa de transporte público; iii. la tarifa variable por distancia de recorrido como el rubro o precio diferencial de acuerdo al uso que se haga del servicio de transporte, determinada por la cantidad de kilómetros recorridos desde que se realiza la validación de acceso a uno de los Subsistemas de transporte público hasta el momento en que se produce la salida del mismo; y, iv. la tarifa variable por etapas o transferencias como el rubro o precio diferenciado en función del número de intercambios o transbordos que el usuario realice en cada viaje entre los Subsistemas de transporte público, durante un periodo de tiempo autorizado, tarifa que implica la integración tarifaria de los diferentes Subsistemas.

La tarifa técnica se obtiene dividiendo el costo total de la operación para el número de pasajeros pagó totales. Este valor obtenido es la tarifa técnica plana de integración de los subsistemas que se integren, la misma que no tiene un costo adicional por transferencia.

A partir de ésta se obtiene la tarifa técnica con un costo por transferencia; la cual establece una tarifa base menor a la tarifa plana, para cada uno de los subsistemas, que sería la que pagarían los usuarios que realizan su viaje en una sola etapa (70% de los usuarios de transporte de la ciudad de Quito). El costo de la transferencia resulta ser el valor que se requiere para llegar al total que debe obtenerse por el recaudo en los subsistemas que se integran, el cual sería pagado por los usuarios que realizarían dos o más transferencias (30% de los usuarios de transporte de la ciudad de Quito), que en muchos casos son quienes viven en zonas más alejadas con bajos niveles de ingreso.

La Secretaría de Movilidad ha informado que los viajes diarios realizados en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito son efectuados en un 70% en una etapa o transferencia, el 25% en dos etapas o transferencias; y, el 5% en tres o más etapas o transferencias, en virtud de ello, como rectora en la materia, recomienda que el tipo de tarifa más conveniente a aplicarse en la ciudad de Quito, cuando se implemente la integración de los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros, contando con un sistema integrado de recaudo, es la denominada "Tarifa Variable por etapas o transferencias", según la definición prevista en el artículo IV.2.315 del Código Municipal.



ORDENANZA METROPOLITANA No. 017-2020

La tarifa variable con cobro adicional opera de la siguiente forma: si el usuario efectúa un viaje de una sola etapa (mono - operador), el pago corresponderá a la tarifa base de cualquiera de los subsistemas de transporte; si requiere realizar una etapa adicional en su viaje, efectuando una primera transferencia a una unidad del mismo u otro subsistema de transporte (multi - operador), deberá pagar un valor adicional menor a la tarifa base, en una ventana de tiempo determinada¹ por el Administrador del Sistema.

La tarifa variable por etapa o por transferencias constituye una alternativa que beneficia tanto a la población que realiza un viaje sin transferencias (viaje mono-operador); como a la población que efectúa su viaje con una o más transferencias (viaje multi-operador), valores de tarifa que no superarían los valores que actualmente pagan los usuarios que realizan más de una transferencia para llegar a su destino final. No se considerarán pagos adicionales por transferencia cuando los usuarios hagan transbordo desde los buses alimentadores a la troncal del mismo corredor o viceversa.

Con el objeto de que la operación del subsistema convencional sea sostenible, la Secretaría de Movilidad, sustentada en los resultados de la "*Consultoría para la estructuración del modelo tarifario del sistema metropolitano de transporte público de pasajeros de Quito 2016-2017, GSD*", ha realizado un ejercicio proyectado que actualizaría la tarifa al usuario, en una primera fase de USD. \$ 0,25 a USD. \$ 0,35, y en una segunda fase la que corresponda al sistema integrado. Esta tarifa propuesta entraría en vigencia luego de la firma de las adendas a los contratos de operación y nuevas autorizaciones establecidos en esta ordenanza y del cumplimiento de los indicadores de calidad de servicio de transporte público, con una validez para el subsistema convencional, así como para el Subsistema Metrobús-Q.

Para la definición de la tarifa en la primera fase de integración entre los subsistemas Metro y Metrobús-Q, es decir para el inicio de operación del Metro de Quito, la Secretaría de Movilidad juntamente con la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito y la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, elaboró un modelo de cálculo tarifario específico para el efecto. Los resultados de este cálculo se plasmaron en cuatro escenarios constantes en los informes emitidos por la Secretaría de Movilidad y constantes en el expediente, siendo el escenario No. 3 el recomendado por las instancias técnicas a aplicarse para esta fase. Dicho escenario establece que la tarifa base para utilizar el Metro sea de \$0.45 y de \$0.15 para integrarse con los corredores del Subsistema Metrobús-Q administrado por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros; mientras que la tarifa base para este subsistema Metrobús-Q sea de \$0.35 y el valor por la transferencia al Metro sea de \$0.25. Consecuentemente la tarifa total de integración tendría un valor de \$0.60. Cabe indicar que, conforme lo ha informado la Secretaría de Movilidad, esta tarifa no cubre todos los costos operacionales de los dos subsistemas integrados, debido a que la demanda esperada en el subsistema Metro, no alcanza la demanda prevista, lo cual se concretará con la integración de todos los subsistemas en la siguiente fase. Por lo tanto, la Municipalidad deberá cubrir las diferencias no cubiertas por la recaudación de la tarifa a través de los mecanismos que resultaren necesarios para garantizar la

¹ Tiempo máximo para que una persona realice su viaje completo.



ORDENANZA METROPOLITANA No. 017-2020

sustentabilidad y continuidad de la integración de los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

Respecto de las tarifas correspondientes al Subsistema Convencional Intracantonal Combinado y Rural, la Secretaría de Movilidad ha establecido las metodologías de cálculo específicas para los diferentes casos en que estas modalidades de transporte operan. El cálculo de los costos de operación para cada caso se obtuvo del modelo tarifario que dispone la Secretaría de Movilidad.

Finalmente, con el objetivo de viabilizar la integración es imprescindible contar con un Sistema Integrado de Recaudo - SIR, definido en el artículo IV.2.234 del Código Municipal, en el que se determina que éste servirá para implementar un procedimiento de alta confiabilidad y seguridad en la recaudación y gestión de los recursos provenientes del cobro de la tarifa a través de medios tecnológicos; el cual integrará a todos los operadores del transporte público, a través del pago de la tarifa con un solo medio de pago electrónico.

De ahí que, esta ordenanza establezca que a partir de la Primera Fase de Integración la forma de cobro o pago de la tarifa en los servicios que se integren en esta fase, esto es, Metro y Metrobús-Q, se realizará mediante el Sistema Integrado de Recaudo y una vez implementada la Segunda Fase de Integración, el SIR también será la única herramienta de recaudo en el transporte convencional, para lo cual los operadores deberán implementar medios de pago tecnológicos, garantizando la interoperabilidad de éstos con el Sistema Integrado de Recaudo.

Como quedó explicado, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito es titular de la competencia exclusiva en materia de planificación, regulación y control en materia de tránsito y transporte terrestre en su jurisdicción territorial, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente, resultando necesario contar con una estructura adecuada y favorable a la integración de los subsistemas de transporte público, la cual requiere de una organización sistémica que sea concordante con su naturaleza intermodal que implica la integración tarifaria.

Por tales consideraciones y de conformidad con las facultades que le atribuye el artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD, le corresponde al Concejo Metropolitano de Quito, conocer y aprobar la Ordenanza Metropolitana que establece la integración de los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito.



ORDENANZA METROPOLITANA No. 017-2020

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Vistos los informes No. IC-O-CMO-2020-004 de 03 de noviembre de 2020 y No. IC-O-CMO-2020-005 de 20 de noviembre de 2020, emitidos por la Comisión de Movilidad.

CONSIDERANDO:

- Que,** el numeral 3 del artículo 47 en concordancia con el numeral 4 del artículo 37 de la Constitución de la República («Constitución»), reconoce a las personas con discapacidad y adultas mayores, rebajas en los servicios públicos y en los servicios privados de transporte y espectáculos;
- Que,** de acuerdo con el numeral 25 del artículo 66 de la Constitución, se reconoce y garantiza a las personas, el derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad;
- Que,** el artículo 240 de la Constitución señala que *“Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales. (...)”*;
- Que,** el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución, en concordancia con el artículo 266 ibidem, establece que los gobiernos autónomos descentralizados municipales tienen la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio;
- Que,** el artículo 313 de la Constitución dispone: *“El Estado se reserva el derecho de administrar, regular, controlar y gestionar los sectores estratégicos, de conformidad con los principios de sostenibilidad ambiental, precaución, prevención y eficiencia. Los sectores estratégicos, de decisión y control exclusivo del Estado, son aquellos que por su trascendencia y magnitud tienen decisiva influencia económica, social, política o ambiental, y deberán orientarse al pleno desarrollo de los derechos y al interés social. Se consideran sectores estratégicos la energía en todas sus formas, las telecomunicaciones, los recursos naturales no renovables, el transporte y la refinación de hidrocarburos, la biodiversidad y el patrimonio genético, el espectro radioeléctrico, el agua, y los demás que determine la ley.”*;
- Que,** el segundo inciso del artículo 314 de la Constitución determina que el Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad. Además de ello, el mismo artículo indica que, el Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos y establecerá su control y regulación;
- Que,** el literal e) del artículo 55 del del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización («COOTAD») dispone: *“Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras*



ORDENANZA METROPOLITANA No. 017-2020

que determine la ley: (...) e) Crear, modificar, exonerar o suprimir mediante ordenanzas, tasas, tarifas y contribuciones especiales de mejoras (...).”;

- Que,** los literales b) y q) del artículo 84 del COOTAD, prevén como funciones del gobierno descentralizado municipal: “... b) diseñar e implementar políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio, en el marco de sus competencias constitucionales y legales; (...) q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio...”;
- Que,** el artículo 85 del COOTAD manifiesta que los gobiernos autónomos descentralizados de los distritos metropolitanos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que puedan ser asumidas de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que se les asigne;
- Que,** el literal a) del artículo 87 del COOTAD señala que al Concejo Metropolitano le corresponde: “a) Ejercer la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones (...)”;
- Que,** el segundo inciso del artículo 130 del COOTAD referente al ejercicio de la competencia de tránsito y transporte señala en su inciso segundo que, a los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal;
- Que,** el artículo 3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial («LOTTTSV»), determina que “el Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.”;
- Que,** los literales c), h) y k) del artículo 30.5 de la LOTTTSV establecen que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán entre sus competencias: “(...) c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector; (...) h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector; (...) k) Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales.”;
- Que,** el artículo 47 de la LOTTTSV determina que: “El transporte terrestre de personas animales o bienes responderá a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad, y tarifas equitativas.”;



ORDENANZA METROPOLITANA No. 017-2020

- Que,** el artículo 48 de la LOTTTSV establece que *“En el transporte terrestre, gozarán de atención preferente las personas con discapacidades, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niñas, niños y adolescentes, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de esta Ley. Se establecerá un sistema de tarifas diferenciadas en la transportación pública en beneficio de niñas, niños y adolescentes, personas con discapacidad, adultas y adultos mayores de 65 años de edad. El reglamento a la presente Ley determinará el procedimiento para la aplicación de tarifas.”;*
- Que,** los literales a), b), c), d), del artículo 54 de la LOTTTSV, determinan que: *“(…) la prestación del servicio de transporte atenderá los siguientes aspectos: a) La protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres, hombres, adultos mayores adolescentes, niñas y niños; b) La eficiencia en la prestación del servicio; c) La protección ambiental; y, d) La prevalencia del interés general por sobre el particular.”;*
- Que,** el artículo 55 de la LOTTTSV determina que: *“El transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación.”;*
- Que,** el artículo 65 de la LOTTTSV señala que *“El servicio de transporte público comprende los siguientes ámbitos de operación: intracantonal, interprovincial, intrarregional, intraprovincial e internacional”;* en armonía con lo dispuesto en el artículo 66 íbidem, que define al servicio de transporte público intracantonal, como aquel que opera dentro de los límites cantonales y por ende le corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados la celebración de los contratos de operación correspondientes;
- Que,** el literal a) del artículo 75 de la LOTTTSV señala que: *“Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ejercicio de sus respectivas competencias, en el ámbito de su jurisdicción, otorgar los siguientes títulos habilitantes según corresponda: a) Contratos de Operación para la prestación de servicio de transporte público de personas o bienes, para el ámbito intracantonal...”;*
- Que,** el primer inciso del artículo 76 de la LOTTTSV, señala que *“El contrato de operación para la prestación de servicios de transporte público de personas o bienes, es el título habilitante mediante el cual el Estado entrega a una persona jurídica que cumpla los requisitos legales, la facultad de establecer y prestar los servicios a los cuales se refiere la Ley; así como para el uso de rutas, frecuencias y vías públicas. El contrato de operación de servicio del transporte público se sujetará al procedimiento especial establecido en el Reglamento.”;*
- Que,** la LOTTTSV en el artículo innumerado, incorporado luego del artículo 87 sobre la contratación de servicios de transporte terrestre dispone: *“La contratación de un servicio de transporte terrestre es exclusivo de las operadoras debidamente autorizadas por el organismo de tránsito competente, al amparo de lo dispuesto en la presente Ley, su Reglamento General de aplicación y sus reglamentos específicos. Queda prohibida la contratación de servicios de transporte terrestre a personas naturales, así como, la contratación de quienes oferten el servicio sin el título habilitante respectivo.”;*



ORDENANZA METROPOLITANA No. 017-2020

- Que,** el artículo 201 literales a), e) y f) de la LOTTTSV, determina que los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros tienen derecho a: *“a) Ser transportados con un adecuado nivel de servicio, pagando la tarifa correspondiente; (...) e) Que se respete las tarifas aprobadas, en especial la de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad; y, f) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.”;*
- Que,** el numeral 1 del artículo 60 del Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial («RLOTTTSV») determina que el servicio de transporte intracantonal es el que opera dentro de los límites cantonales, pudiendo ser un servicio urbano (entre parroquias urbanas), servicio rural (entre parroquias rurales) o servicio combinado (entre parroquias urbanas y rurales);
- Que,** el artículo 66 del RLOTTTSV determina que: *“Contrato de operación: es el título habilitante mediante el cual el Estado concede a una persona jurídica, que cumple con los requisitos legales y acorde al proyecto elaborado, la facultad de establecer y prestar los servicios de transporte terrestre público de personas en los ámbitos y vehículos definidos en el artículo 63 de este Reglamento”;* en armonía con lo dispuesto en el artículo 76 del reglamento *ibídem* que establece los requisitos mínimos que deben contener los contratos de operación;
- Que,** el artículo IV.2.1 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito («Código Municipal») establece al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros como el conjunto de componentes y/o elementos que, interrelacionados y en el marco del ordenamiento jurídico nacional, permiten al Distrito Metropolitano de Quito garantizar y promover a sus vecinos, vecinas y visitantes, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros, el que de conformidad con el art. IV.2.3 *ibídem* se organiza en cuatro subsistemas: (i) el subsistema de transporte masivo de pasajeros denominado “Metro de Quito”; (ii) el subsistema de transporte colectivo de pasajeros en corredores viales exclusivos denominado “Metrobús-Q”; (iii) el subsistema de transporte colectivo en rutas y frecuencias, denominado “Transporte Convencional”; y, (iv) el subsistema de transporte público de pasajeros por cable, denominado “Quito Cables”;
- Que,** los numerales 1, 2 y 3 del artículo IV.2.6 del Código Municipal señala: *“1. Es deber y obligación de las y los Participantes del Sistema arbitrar todas las medidas que corresponden a su función específica para conseguir que los servicios y los elementos físicos, operativos y financieros del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros se integren; 2. El Administrador o Administradora del Sistema es responsable de determinar el calendario, horario y mecanismos de integración de los distintos componentes y/o elementos del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros con carácter mandatorio para todos los Participantes del Sistema. 3. El Administrador o Administradora del Sistema expedirá los instrumentos de planificación y técnicos que, entre otros aspectos, permitan la incorporación de herramientas tecnológicas de control y evaluación, recaudación y, en general, cualquier otra que permita la mejora de los procesos vinculados con la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.”;*



ORDENANZA METROPOLITANA No. 017-2020

- Que,** el numeral 1 del artículo IV.2.8 del Código Municipal señala como objetivo del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, la prestación de un servicio de óptima calidad al usuario;
- Que,** de acuerdo con el numeral 1 del artículo IV.2.13 del Código Municipal, le corresponde a la Secretaría responsable de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, la determinación de las políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros;
- Que,** el artículo IV.2.316 del Código Municipal dispone: *“Es competencia del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en el ejercicio de su autonomía, establecer la estructura tarifaria a ser aplicada en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito y establecer los mecanismos que considere necesarios para el cumplimiento de las normas del ordenamiento jurídico nacional y local vigente.”;*
- Que,** el artículo IV.2.320 del Código Municipal dispone que la estructura o régimen tarifado al que se sujetarán los usuarios por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros dentro del Distrito Metropolitano de Quito será el determinado por el Concejo Metropolitano, en ejercicio de sus facultades, el mismo que dispondrá el valor por concepto de tarifa, forma de cobro, mecanismos de integración y distribución de los ingresos producto del recaudo, cuya aplicación será obligatoria por parte de los operadores que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros;
- Que,** el artículo IV.2.323 del Código Municipal establece los tipos de tarifa que podrán ser aplicados dentro del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito; y,
- Que,** el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial en su segunda parte: II Quito Ciudad Inteligente – La Movilidad, factor de articulación, dentro de la política M1, Objetivo 1.1 determina: *“Se utilizará el Transporte Público - TP como medio preferente de desplazamiento, mediante un sistema integrado masivo de transporte con altos niveles de calidad y eficiencia, donde el Metro será el eje estructurador, siendo sus mayores atributos la disminución del tiempo de viaje, conectividad y cobertura.”*

En ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 240 de la Constitución de la República del Ecuador, artículos 8, numeral 1, y 6 de la Ley de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito; y, artículos 87 literal a) y 322 del Código Orgánico de Organización, Autonomía y Descentralización.

EXPIDE LA SIGUIENTE:

ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATIVA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE ESTABLECE LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS



ORDENANZA METROPOLITANA No. 017-2020

Artículo 1.- Incorpórese a continuación del Capítulo IV del Título I Del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Libro IV.2 De la Movilidad del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito el siguiente capítulo:

CAPÍTULO (...)

DE LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

SECCIÓN I

GENERALIDADES

Artículo (...). - **Objeto.** - El presente capítulo tiene por objeto establecer el marco jurídico de la integración de los subsistemas que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros con el fin de, entre otros, mejorar la calidad de vida de la ciudadanía, garantizar la mayor cobertura del servicio de transporte público dentro del Distrito Metropolitano de Quito y la movilidad, a través de la implementación de servicios públicos de calidad, accesibles, seguros, inteligentes, eficientes y respetuosos con el ambiente.

Artículo (...). - **Componentes de la integración.** - La integración física, tarifaria y operacional se aplicará a los elementos y/o componentes operacionales vinculados a los Subsistemas de Transporte Convencional, Metrobús-Q, Metro de Quito, Quito Cables y otros que se crearen.

Artículo (...). - **Elementos y sujetos de la integración.** - En el marco de esta integración intervendrán los siguientes sujetos y elementos:

1. Administrador del Sistema.
2. Estructura tarifaria.
3. Administrador de los ingresos operacionales y no operacionales.
4. Unidades de gestión operacional.
5. Fiscalización de la operación.
6. Subsistemas de transporte público.
7. Operadores de los subsistemas de transporte público.
8. Sistemas inteligentes de transporte (SIR, SAE, SIU).
9. Infraestructura y equipamientos.

Artículo (...). - **Del diseño, planificación e implementación de la integración.** - El diseño, planificación e implementación de la integración, con su infraestructura y equipamientos se dará de forma progresiva y responderá a criterios de accesibilidad, equidad y perspectiva de género, debiendo precautelar y garantizar la conectividad, seguridad y libre movilidad de personas con movilidad reducida, grupos de atención prioritaria, mujeres, niños y niñas, sin discriminación de ningún tipo.



ORDENANZA METROPOLITANA No. 017-2020

El Administrador del Sistema diseñará estrategias permanentes con el fin de erradicar prácticas y hechos que limiten la oportunidad de acceder a los servicios integrados, para su ejecución obligatoria en cada uno de los subsistemas y en el Manual de Indicadores de servicio de transporte público considerará como tales la implementación de adaptaciones inclusivas para la accesibilidad para personas con discapacidad permanente o temporal.

Artículo (...). – **De la prestación del servicio sin integración.** – La prestación del servicio de transporte público, antes de la integración de los subsistemas, estará sujeta a la suscripción de adendas a los contratos de operación vigentes, en los cuales se incorporarán obligatoriamente: i. Índices de calidad para su real mejora que considerarán, entre otros, la accesibilidad para los grupos de atención prioritaria y el régimen de incumplimientos; ii. Evaluación del servicio; iii. Condición de sujetarse a la implementación del Plan de Reestructuración de Rutas del DMQ, cuya asignación se realizará a través de concurso público, en los términos dispuestos en el Código Municipal; y, iv. Temporalidad sujeta a la suscripción de los nuevos contratos de operación dispuestos en el artículo que regula la prestación del servicio integrado.

Las operadoras que por cualquier razón no suscribieren las adendas a los contratos de operación vigentes se someterán a la tarifa vigente a la fecha de celebración de los contratos de operación originales. El Administrador del Sistema definirá las rutas y frecuencias a las que deberán someterse dichas operadoras, en función de las necesidades y los instrumentos de planificación.

SECCIÓN II DE LA INTEGRACIÓN

Artículo (...)- Integración física. - La integración física del transporte público consiste en la articulación que se produce en la infraestructura especializada existente y su entorno inmediato para que los transbordos o transferencias entre los sistemas y subsistemas de transporte público se realicen de manera segura, coordinada, rápida e informada.

Artículo (...) **Integración tarifaria.** - La integración tarifaria consiste en la adopción de una estructura de pagos de los servicios, a través de la utilización de varios medios tecnológicos para el pago de la tarifa o pasaje por parte de los usuarios, que bajo especificaciones técnicas únicas sean totalmente interoperables con el Sistema Integrado de Recaudo (SIR), con la finalidad de facilitar la accesibilidad y disminuir los costos del servicio de transporte, así como lograr la eficiencia en la recaudación y disponer de mejores niveles de información para la planificación del Sistema.

Artículo (...). - **Integración operacional.** - La integración operacional comprende a la interconexión de los diferentes subsistemas de transporte público que deberán gestionarse de manera centralizada en un entorno intermodal.

Artículo (...). - **Proceso de integración.** - El proceso de integración física, tarifaria y operacional se realizará de manera progresiva, para lo cual el Administrador del Sistema, será el responsable del cumplimiento del cronograma de implementación de las fases de integración, previsto en el anexo No. 01 de la presente Sección.



ORDENANZA METROPOLITANA No. 017-2020

La integración se ejecutará conforme las siguientes fases:

1. **Fase Primera de Integración:** Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q.
2. **Fase Segunda de Integración:** Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q y Convencional, Urbano, Combinado y Rural; y,
3. **Fase Tercera de Integración:** Integración del subsistema Quito Cables y cualquier otro sistema o subsistema de transporte público que se creare.

Artículo (...). - **De la prestación del servicio integrado.** - Cuando el servicio se brinde por gestión delegada por operadoras privadas, estará condicionado a la suscripción de contratos de operación, cuyo contenido se ajustará a lo previsto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su reglamento general de aplicación y contendrá los siguientes lineamientos mínimos y obligatorios:

- i. Zonas de operación constituidas por los elementos y/o componentes vinculados con los corredores troncales y rutas (en sus diversos tipos) que, definidos en los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador del Sistema, están implementados o se llegaren a implementar;
- ii. Indicadores de desempeño y sus sanciones, al menos de: (i) el índice de regularidad para controlar la cantidad de servicios del plan operacional; (ii) el índice de puntualidad para controlar que los servicios se hayan realizado en itinerarios y frecuencias; y, (iii) el grado de satisfacción en base a encuestas sobre la calidad de los servicios realizadas a los usuarios; y,
- iii. Condiciones para la gestión administrativa, laboral, financiera, operativa y ambiental de las operadoras para cumplir con el régimen jurídico aplicable.

Para la verificación del cumplimiento de estas condiciones, la Secretaría de Movilidad realizará controles globales a las operadoras a fin de confirmar el cumplimiento de obligaciones tributarias y laborales; y, controles individuales aleatorios en el caso de que los socios sean los que generan la relación de dependencia con los trabajadores.

El contrato será revisado en el evento de que existan nuevas tecnologías o parámetros de calidad del servicio que serán desarrollados en el propio contrato.

Cuando el servicio se brinde por gestión directa, a través de las empresas públicas metropolitanas, estará sujeto a nuevas autorizaciones, de conformidad con el régimen jurídico aplicable.

Artículo (...). - **Reestructuración de rutas.** - El Administrador del Sistema realizará el proceso para la asignación de las rutas o servicios de transporte público de acuerdo con el Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ, que como anexo No. 02 se adjunta a esta sección, con el objeto de lograr la mayor cobertura territorial incluyendo los sectores



ORDENANZA METROPOLITANA No. 017-2020

periféricos, mejorar los tiempos de viaje y en general la calidad de los niveles de servicio; así como, optimizar los costos de operación del sistema.

La optimización de los servicios de transporte público se sustenta en la estructuración de una red integrada, que provea de manera eficiente los mismos, considerando a la Primera Línea de Metro de Quito como el eje fundamental de esta red.

El Administrador del Sistema, en coordinación con las Empresas Públicas Metropolitanas de Pasajeros y Metro de Quito, implementará la reestructuración de los servicios troncales y alimentadores, considerando el principio de complementariedad y el necesario proceso de optimización del actual Subsistema Metrobús-Q, con el fin de alcanzar mayores niveles de eficiencia, tanto de la parte operacional como administrativa. Dicha reestructuración se aplicará desde la Fase Primera de Integración.

A partir de la vigencia de este capítulo, los buses nuevos que se incorporen o se reemplacen al servicio en las troncales de los corredores y sub troncales del Subsistema Metrobús-Q, serán exclusivamente de tecnología limpia.

La implementación paulatina de este tipo de vehículos se realizará de manera programada según el cronograma y condiciones que establezca el Administrador del Sistema, de conformidad con la normativa que sobre electromovilidad sea aprobada para el Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo (...). – Modelo de Gestión. - El Modelo de Gestión que emita el Administrador del Sistema deberá considerar los siguientes lineamientos esenciales:

1. Descripción de los procesos operativos de integración de los diferentes servicios de transporte público conforme a las fases de integración señaladas en el presente capítulo y definición del Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ. Las rutas que se diseñen dentro de este plan para el subsistema convencional propenderán a ser transversales y deberán ser complementarias, debiendo obligatoriamente alimentar a los subsistemas Metrobús-Q y Metro de Quito.
2. Mecanismo de asignación de rutas a operadoras de transporte, el mismo que se realizará mediante concurso público de grupos o paquetes de rutas (troncales, subtroncales, alimentadoras, diagonales, transversales y otras), para dar origen a los respectivos contratos de operación y autorizaciones, según el régimen aplicable. Se excluye expresamente de este proceso las troncales actualmente administradas y operadas por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, pero no las alimentadoras.

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros buscará mejoras a través de los mecanismos previstos en el ordenamiento jurídico vigente, con el propósito de alcanzar una operación eficiente y competitiva.

En el caso de que a futuro se contemple la delegación de los corredores BRT que son operados por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, se procederá de



ORDENANZA METROPOLITANA No. 017-2020

conformidad con lo previsto en los artículos 283 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y 74 del Código Orgánico Administrativo.

3. En el concurso público se incentivará con puntuación adicional a las operadoras que presenten mayor cantidad de flota con tecnología amigable con el ambiente, lo cual estará especificado en las bases del concurso correspondiente.
4. Las operadoras públicas y privadas que fueren seleccionadas para operar los grupos o paquetes de rutas deberán obtener y mantener, como base, la certificación UNE EN 13816 específica a la calidad del servicio en el transporte público de pasajeros, en los plazos y condiciones establecidos en las autorizaciones y contratos de operación, respectivamente. Además, deberán obtener posteriormente las ISO que determine el Administrador del Sistema, en la forma señalada anteriormente, para garantizar la calidad en la administración, mantenimiento y operación.
5. La recaudación tarifaria que se produzca por efecto de los servicios de transporte público deberá ser centralizada en la gestión del Administrador del Sistema que incluye la constitución de un Fideicomiso Global que será custodio de dichos fondos, en el que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del Administrador del Sistema y de los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, tendrá la calidad de constituyente y constituyentes adherentes, respectivamente, y en el cual el Municipio tendrá la mayoría de los derechos fiduciarios derivados de dicho Fideicomiso Global y la mayoría de miembros de la Junta de Fideicomiso correspondiente. El Fideicomiso Global distribuirá los pagos a las operadoras por la contraprestación de los servicios, de acuerdo con las instrucciones básicas constantes en el anexo No. 03 que forma parte de esta Sección y aquellas emanadas por el Administrador del Sistema en el contexto de los contratos que se establezcan.

Consecuentemente, las operadoras dejarán de realizar los cobros de dinero en efectivo de los pasajes por parte de los usuarios, lo cual se realizará a través del Sistema Integrado de Recaudo.

Adicional al Fideicomiso Global, constituido por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del Administrador del Sistema, y al cual se adherirán los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, se establece que cada uno de dichos subsistemas constituirá su respectivo Fideicomiso Individual, para el cabal funcionamiento y operación del Sistema, debiendo estar el Fideicomiso Global y cada Fideicomiso Individual debidamente interrelacionados. Igualmente, en cada Fideicomiso Individual el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito tendrá la mayoría de los derechos fiduciarios derivados de dichos fideicomisos individuales y la mayoría de miembros de la Junta de tales fideicomisos individuales”.

Artículo 2. – Incorpórese a continuación de la Sección I De la estructura tarifaria del Capítulo II De la Política Tarifaria del Título XIII De la política tarifaria aplicables en el Sistema



ORDENANZA METROPOLITANA No. 017-2020

Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, del Libro IV.2 del Código Municipal, la siguiente Sección:

SECCIÓN II

DEL RÉGIMEN TARIFARIO APLICABLE A LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

PARÁGRAFO I

DEL CÁLCULO DE LAS TARIFAS

Artículo (...). - **Metodología para el cálculo de tarifas.** – La metodología a aplicarse para el cálculo de tarifas tomará en cuenta los componentes de los costos de operación de los diferentes tipos y tecnologías de vehículos y la demanda reflejada en el número de pasajeros en un mismo periodo de tiempo, conforme a la siguiente fórmula general:

$$\text{Tarifa técnica} = \frac{\text{Costo de operación}}{\text{Número de pasajeros}}$$

Para determinar los costos de operación de los diferentes subsistemas de transporte público, el Administrador del Sistema actualizará y, de ser el caso, pondrá en conocimiento del Concejo Metropolitano, los valores de los componentes que constan en el Modelo Tarifario de cálculo que dispone y que se describen en el siguiente artículo.

Artículo (...). - **Componentes.** – Los componentes de los costos de operación de los subsistemas de transporte público son los siguientes:

- a) **Costos Variables:** Mantenimiento preventivo, correctivo, combustibles y/o energía eléctrica o la que corresponda a emisiones no contaminantes y neumáticos.
- b) **Costos Fijos:** Mano de obra directa, indirecta, gastos de administración, obligaciones fiscales y operacionales; y, seguros.

El detalle de los costos establecidos en este artículo, se encuentran determinados en el Anexo No. 01 que forma parte de esta Sección.

Artículo (...). - **Esquema de Tarifas sin integración.** - Una vez que se hayan suscrito las adendas a los contratos de operación y nuevas autorizaciones y cumplidos los indicadores de calidad de servicio de transporte público de pasajeros, que formarán parte de estos, se aplicarán las siguientes tarifas:

La tarifa plana o única para el subsistema de transporte público convencional intracantonal urbano y el Subsistema Metrobús-Q del Distrito Metropolitano de Quito, será de \$ 0,35 USD (Treinta y cinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América).



ORDENANZA METROPOLITANA No. 017-2020

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

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

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

Artículo (...). - Esquema de Tarifas con integración. - La tarifa a aplicarse a partir de la Fase Primera de Integración, será la denominada tarifa variable por etapas o transferencias, que en todos los casos aplicará los principios de la política tarifaria, entre otros, el de accesibilidad a tarifas socialmente justas.

Este esquema de tarifas implica que el usuario del transporte público integrado pagará la contraprestación del servicio en correspondencia con el número de etapas de su viaje, y dentro de una ventana de tiempo que será definido por el Administrador del Sistema.

Si el usuario efectúa un viaje de una sola etapa (mono - operador), el pago corresponderá a la tarifa base de cualquiera de los subsistemas de transporte.

Las transferencias entre unidades alimentadoras y troncales del Subsistema Metrobús-Q y viceversa, que se realicen dentro de una estación cerrada o en una parada específica diseñada operacionalmente para el efecto, estación o parada definidos por el Administrador del Sistema, no tendrá ningún pago adicional.

A partir de la segunda transferencia realizada dentro de la ventana de tiempo, definida por el Administrador del Sistema, los usuarios no pagarán valor adicional alguno.

Este esquema está definido por una tarifa base para cada uno de los subsistemas (*columna Tarifa Base*) y un valor adicional menor por la integración a los mismos (*columna Tarifa de Integración*). El esquema de tarifas se describe en las tablas Nos. 1 y 2 y será implementado conforme se vayan integrando cada uno de los subsistemas.

Tabla No. 1. Esquema tarifas Urbano

Tarifa Base	Tarifa de Integración	Total
-------------	-----------------------	-------

$$+ \text{ \$ 0.15 Metro (*) } = \text{ \$ 0.60 }$$



ORDENANZA METROPOLITANA No. 017-2020

\$ 0.45	Metro		\$ 0.15	Metrobús	= \$ 0.60
			\$ 0.15	Convencional	= \$ 0.60
\$ 0.35	Metrobús	+	\$ 0.25	Metro	= \$ 0.60
			\$ 0.25	Metrobús (*)	= \$ 0.60
			\$ 0.25	Convencional	= \$ 0.60
\$ 0.35	Convencional	+	\$ 0.25	Metro	= \$ 0.60
			\$ 0.25	Metrobús	= \$ 0.60
			\$ 0.25	Convencional (*)	= \$ 0.60

(*) Aplica cuando el usuario haya salido de la estación dentro de la ventana de tiempo.

Se tomará en cuenta además lo establecido en el presente artículo.

Tabla No. 2. Esquema tarifas Combinado Rural

Tarifa Base		Tarifa de integración		Total
Tarifas Anexo 2	Combinado-rural	+	Tarifas Anexo 2	Combinado-Rural = Tarifas Anexo 2 + Tarifas Anexo 2
			\$ 0.25	Metro = Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25
			\$ 0.25	Metrobús = Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25
			\$ 0.25	Convencional = Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25
\$ 0.45	Metro	+	Tarifas Anexo 2	Combinado-Rural = \$ 0.45 + Tarifas Anexo 2
\$ 0.35	Metrobús	+	Tarifas Anexo 2	Combinado-Rural = \$ 0.35 + Tarifas Anexo 2
\$ 0.35	Convencional 1	+	Tarifas Anexo 2	Combinado-Rural = \$ 0.35 + Tarifas Anexo 2

Artículo (...). - Forma de cobro o pago. – Los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros podrán acceder a los siguientes métodos de pago, según las fases de integración implementadas:



ORDENANZA METROPOLITANA No. 017-2020

Fase Primera de Integración: La forma de cobro o pago de la tarifa, en los servicios que se integren en esta fase, se realizará mediante el Sistema Integrado de Recaudo (SIR) conforme los términos previstos en la normativa metropolitana.

En el caso del subsistema convencional no integrado en esta fase, la forma de cobro o pago de la tarifa se realizará en efectivo y directamente en las unidades de transporte hasta que se implemente la integración. Sin perjuicio de lo anterior, los operadores podrán implementar medios de pago tecnológicos garantizando la interoperabilidad futura con el Sistema Integrado de Recaudo, conforme la Norma Técnica emitida por el Administrador del Sistema y sin que su implementación implique garantía alguna de continuidad en la prestación del servicio de transporte público, pues ésta está sujeta al concurso público de asignación de rutas.

Fase Segunda de integración y en adelante: La forma de cobro o pago de la tarifa en los servicios que se integren se realizará mediante el Sistema Integrado de Recaudo (SIR). Los operadores deberán implementar medios de pago tecnológicos garantizando la interoperabilidad con el Sistema Integrado de Recaudo, conforme la Norma Técnica emitida por el Administrador del Sistema.

PARÁGRAFO II INGRESOS MONETARIOS Y SU DISTRIBUCIÓN

Artículo (...). - **Mecanismo de recaudación de los ingresos por tarifa.** - El mecanismo único de recaudación de las tarifas, conforme las fases de integración previstas en este Código, será el Sistema Integrado de Recaudo (SIR). Los ingresos que se registraren a través del SIR serán transferidos al Fideicomiso Global creado para el efecto y conforme los términos y condiciones previstos en el Modelo de Gestión de la integración.

Artículo (...). - **Otros ingresos no operacionales.** - Se refieren a los ingresos monetarios cuyo origen proceda de cualquier otra fuente que no sea la tarifa.

Artículo (...). - **Administración de los ingresos operacionales y no operacionales.** - El Administrador del Sistema constituirá un Fideicomiso Global con el propósito de que administre los ingresos provenientes del Sistema Integrado de Recaudo y los ingresos no operacionales. Cada Subsistema constituirá su propio Fideicomiso Individual, el cual se alimentará de los recursos distribuidos por el Fideicomiso Global y de los ingresos no operacionales.

Dentro de las funciones que se conferirán al Fideicomiso Global, está la conciliación de los valores recaudados por tarifa, contrastando con los reportes de cumplimiento operacional y las fórmulas de distribución para los pagos a los operadores.

Artículo (...). - **Forma de pago por contraprestación de los servicios del transporte público.** - El Administrador del Sistema definirá las formas y mecanismos de pago a las operadoras de transporte, según lo establecido en el Modelo de Gestión, con base a la determinación de los costos de operación de cada subsistema y tipología de vehículo, asociados a los grupos o paquetes



ORDENANZA METROPOLITANA No. 017-2020

de rutas asignados, financiado de las fuentes de ingresos tarifarios, no tarifarios y no operacionales”.

DISPOSICIONES GENERALES

Primera. - A partir de la promulgación de la presente ordenanza, la máxima autoridad de la Secretaría de Movilidad será la responsable de velar por el cumplimiento estricto de los mandatos, responsabilidades y plazos o términos establecidos en la misma. El incumplimiento de esta responsabilidad será sancionado conforme el régimen disciplinario previsto en la Ley Orgánica de Servicio Público.

Segunda. – Los anexos que forman parte de la presente ordenanza, así como los documentos que se generaren en cumplimiento de las disposiciones transitorias, deberán guardar conformidad con lo dispuesto en ésta. En caso de discrepancia entre los anexos y las disposiciones de esta ordenanza, prevalecerá esta última.

Tercera. - Esta ordenanza se encuentra fundamentada en los informes técnicos y documentos habilitantes presentados por la Secretaría de Movilidad, la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros y la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, por lo que éstos son de responsabilidad de los técnicos suscriptores de dicha información y de los funcionarios municipales que participaron en la construcción de esta normativa, salvo que estos hayan sido inducidos al engaño o al error. En caso de comprobarse ocultación o falsedad en la información entregada o de existir reclamos de terceros afectados, será de exclusiva responsabilidad de los técnicos suscriptores o de quienes presentaron la misma en el seno de la Comisión de Movilidad.

DISPOSICIONES REFORMATORIAS

Primera. - Sustitúyase el artículo IV.2.23 Del procedimiento de delegación a la iniciativa privada del Código Municipal por los siguientes artículos:

“Artículo (...). – Del concurso público para la asignación de Rutas. - La asignación de los nuevos grupos o paquetes de rutas, definidos en el Plan de Reestructuración de Rutas se realizará a través de un concurso público, el cual tendrá al menos las siguientes etapas:

1. Convocatoria pública.
2. Recepción de ofertas.
3. Apertura de ofertas.
4. Convalidación.
5. Evaluación de ofertas.
6. Notificación de resultados.
7. Suscripción de contratos.

Artículo (...). – De la convocatoria pública. – La convocatoria pública se realizará a través de los medios de comunicación institucional del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y por lo menos en un medio de comunicación social masivo, la misma que contendrá



ORDENANZA METROPOLITANA No. 017-2020

toda la información relativa a las rutas, bases del concurso, condiciones establecidas para participar en el proceso, parámetros y metodología con la que se procederán a evaluar las ofertas y el cronograma de ejecución del proceso.

El Administrador del Sistema observará lo dispuesto en el último artículo de la Sección I Definición, composición y organización, del Capítulo I Normas generales del Título I Del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

Artículo (...). – **De la recepción de ofertas.** – Las ofertas podrán ser presentadas por todos los interesados, públicos o privados, nacionales o extranjeros, que cumplieren las condiciones establecidas para el efecto en el formato establecido por el Administrador del Sistema, dentro del periodo habilitado en la convocatoria y adjuntando toda la documentación de respaldo.

Artículo (...). – **Apertura de ofertas.** – El Administrador del Sistema conformará una Comisión Técnica que procederá a aperturar las ofertas recibidas en acto público, de manera física o virtual, conforme resultare procedente y siempre garantizando la adecuada difusión. Todas las ofertas que cumplieren las condiciones requeridas deberán ser publicadas en el portal institucional del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y en al menos uno de los medios de comunicación social.

Artículo (...). – **Convalidación.** – Las ofertas, una vez presentadas no podrán modificarse. No obstante, si se presentaren errores de forma, podrán ser convalidados por el interesado a pedido del Administrador del Sistema, dentro del término que estableciere para ello. Se entenderán por errores de forma aquellos que no implican modificación alguna al contenido sustancial de la oferta, tales como errores tipográficos, de foliado, sumilla o certificación de documentos.

Así mismo, los interesados podrán integrar a su oferta documentos adicionales que no impliquen modificación del objeto de la oferta y que se refieran a su capacidad legal, técnica o económica.

Artículo (...). – **Evaluación de ofertas.** – La Comisión Técnica procederá con la calificación de todas las ofertas, conforme los parámetros y metodología establecidos para el efecto, de lo cual emitirá un informe técnico de resultados.

Cada una de las fases del proceso, serán conocidas y observadas por la Comisión Metropolitana de Lucha contra la Corrupción y las veedurías que se calificaren para el efecto, a fin de garantizar la transparencia del proceso.

Artículo (...). – **Notificación de resultados.** – El Administrador del Sistema procederá a notificar los resultados del concurso a cada uno de los oferentes a través del acto administrativo correspondiente.

Artículo (...). – **Suscripción de contratos.** – El Administrador del Sistema suscribirá los contratos de operación con los operadores que hubieren sido adjudicados con las rutas, los



ORDENANZA METROPOLITANA No. 017-2020

cuales serán publicados en el sitio web del Administrador del Sistema, inmediatamente luego de ser suscritos.

Artículo (...). – **Creación de nuevas rutas.** – Luego de haberse realizado la asignación de rutas correspondiente al Plan de Reestructuración de Rutas, el Administrador del Sistema, previa autorización del Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, podrá determinar la creación de nuevas rutas, exclusivamente cuando se comprobare, a través de los respectivos informes técnicos debidamente justificados, la necesidad de cubrir una nueva demanda de transporte público.

Para el efecto, el procedimiento de asignación será el de concurso público, conforme el procedimiento establecido en los artículos anteriores”.

Segunda. - Suprímase del artículo IV.2.39 del Código Municipal la frase "sin afectar los cupos de operación de los transportistas históricos,".

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Única. - Deróguese el artículo IV.2.11 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. – La Secretaría de Movilidad, dentro del término de 30 días, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, celebrará la adenda a los contratos de operación vigentes, en los términos previstos en el artículo que regula la prestación del servicio sin integración de la Sección I del Capítulo Innumerado De la Integración de los Subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, y emitirá las nuevas autorizaciones.

Segunda. - La Secretaría de Movilidad, dentro del término de 10 días, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, publicará en su página web todos los contratos de operación vigentes, información que deberá ser actualizada de conformidad a la suscripción de las adendas correspondientes.

Tercera. - La Secretaría de Movilidad, en el término de 30 días, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, emitirá el Modelo de Gestión para la integración operacional de los subsistemas, que incluirá la implementación del Plan de Reestructuración de Rutas y considerará las disposiciones previstas en el Código Municipal.

Cuarta. - La Secretaría de Movilidad, en el término de 30 días, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, emitirá el Manual de Indicadores de Calidad de servicio de transporte público de pasajeros que formará parte, entre otras, de la adenda a celebrarse a los contratos de operación vigentes y de los nuevos contratos. En este Manual se establecerán con claridad los mecanismos que se emplearán para el control del cumplimiento de los indicadores de calidad previstos en éste.



ORDENANZA METROPOLITANA No. 017-2020

Quinta. - Los operadores públicos y privados, en el término de 30 días, contado a partir de la suscripción de la adenda a los contratos de operación vigentes y de las nuevas autorizaciones, deberán cumplir con los indicadores de calidad de servicio de transporte público de pasajeros, en los términos previstos en la adenda y en las nuevas autorizaciones.

Sexta. - Una vez cumplidos los términos previstos en las Disposiciones Transitorias Primera y Quinta, esto es, luego de transcurrido el término de sesenta días, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, se aplicará la nueva tarifa para el subsistema de transporte público convencional y el Subsistema Metrobús-Q, prevista en el artículo que regula el esquema de tarifas sin integración.

Séptima. - La Secretaría de Movilidad, en el término de 30 días, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, emitirá el procedimiento para la certificación UNE EN 13816 de calidad de servicio de transporte público de pasajeros.

Octava. - La Secretaría de Movilidad en el primer semestre del año 2021, ejecutará en todas sus fases el concurso público para la asignación de los grupos o paquetes de rutas, definidos en el Plan de Reestructuración de Rutas del Distrito Metropolitano de Quito.

Novena. - La Secretaría de Movilidad, en el plazo de hasta 6 meses, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, articulará las gestiones necesarias con los distintos subsistemas, tendientes a la constitución del Fideicomiso Global y de los Fideicomisos Individuales dispuestos en la Sección II del Capítulo Innumerado De la Integración de los Subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

Décima. - El Administrador del Sistema, en el término de 30 días, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, propondrá al Concejo Metropolitano los mecanismos tendientes a garantizar la sustentabilidad y continuidad de la integración de los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

Décima Primera. - La Secretaría de Movilidad, en el término de 180 días, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, presentará ante el Concejo Metropolitano un informe sobre los avances del cumplimiento de la presente ordenanza.

Décima Segunda. - La Secretaría de Movilidad cumplirá todas las gestiones tendientes a que, en el término de 30 días, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, se inicie el procedimiento parlamentario correspondiente al proyecto normativo tendiente a regular la electromovilidad en el Distrito Metropolitano de Quito.

Décima Tercera. - La Secretaría de Movilidad, en coordinación con la Empresa responsable de la obra pública, en el plazo de 3 meses, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, presentará ante el Concejo Metropolitano el proyecto del Corredor Labrador - Carapungo y ramal Comité del Pueblo - La Bota, sustentado técnica y financieramente.



ORDENANZA METROPOLITANA No. 017-2020

DISPOSICIÓN FINAL

Única. - La presente Ordenanza entrará en vigencia a partir de su sanción, sin perjuicio de su publicación en la Gaceta Municipal, en la página web institucional y en el Registro Oficial.

Dada en la sesión virtual del Concejo Metropolitano de Quito, el 27 de noviembre de 2020.

Abg. Damaris Ortiz Pasuy
SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO (E)

CERTIFICADO DE DISCUSIÓN

La Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito (E), certifica que la presente ordenanza fue discutida y aprobada en dos debates, en la sesión No. 103 ordinaria de 10 de noviembre de 2020; y sesión No. 108 extraordinaria de 27 de noviembre de 2020. Quito, 01 de diciembre de 2020.

Abg. Damaris Ortiz Pasuy
SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO (E)

Alcaldía del Distrito Metropolitano. - Distrito Metropolitano de Quito, 01 de diciembre de 2020.

EJECÚTESE:

Dr. Jorge Yunda Machado
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

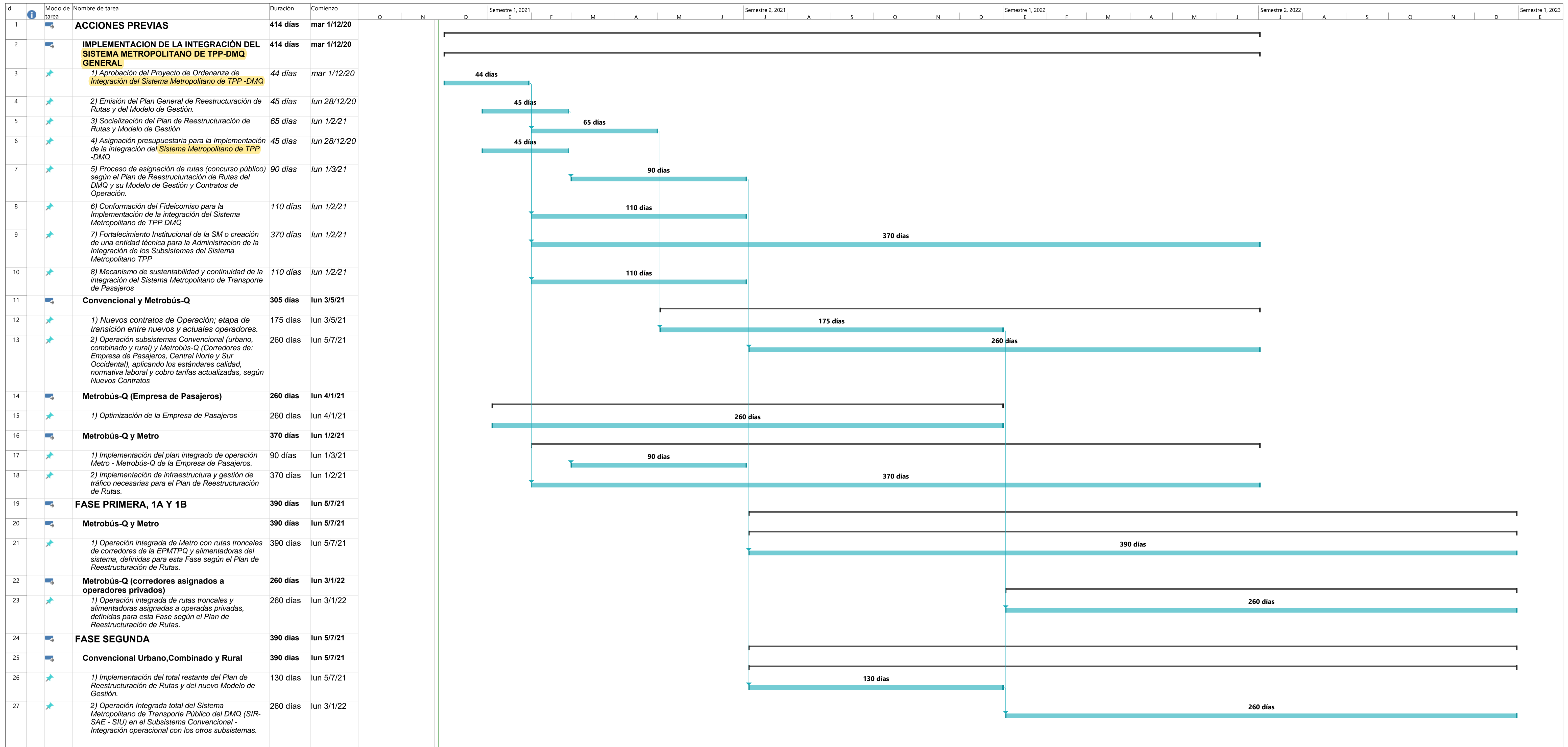
CERTIFICO, que la presente ordenanza fue sancionada por el Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el 01 de diciembre de 2020. Distrito Metropolitano de Quito, 01 de diciembre de 2020.

Abg. Damaris Ortiz Pasuy
SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO (E)

Acción	Responsable	Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por:	Gabriela Enríquez	AGC	2020-11-27	
Revisado por:	Samuel Byun	PSC (S)	2020-12-01	

Anexos del Art. 1: Integración.

Anexo 1 - Cronograma



**Anexo 2 – Plan
Reestructuración
Rutas**

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

**Secretaría de Movilidad
Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito**

**PLAN DE REESTRUCTURACIÓN DE RUTAS DE TRANSPORTE
PÚBLICO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

Quito, noviembre - 2020

CONTENIDO

1. ANTECEDENTES.....	4
2. PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO	5
2.1 DATOS GENERALES DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DMQ.....	7
3. OBJETIVOS.....	9
4. PROPUESTA	9
4.1 MODELO CONCEPTUAL	9
4.1.1 Características de la nueva red.....	10
4.1.2 Componentes de la nueva red	10
4.1.3 Criterios de eficiencia y calidad de la nueva red.....	11
4.2 LINEAMIENTOS PARA LA REESTRUCTURACIÓN DE RUTAS	12
4.3 CONDICIONES PARA LA OPERACIÓN INTEGRADA.....	13
4.4 COMPONENTES DEL PRR-DMQ.....	14
4.5 METODOLOGÍA PARA LA DEFINICIÓN DE LA REESTRUCTURACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TP – COMPONENTE 1....	14
5. COMPONENTE DISEÑO DE REESTRUCTURACIÓN DE LAS RUTAS DE TP	15
6. FASES DE IMPLEMENTACIÓN DEL SITP-DMQ.....	22
6.1 FASE PRIMERA DE INTEGRACIÓN – ETAPA 1A.....	22
6.2 FASE PRIMERA DE INTEGRACIÓN – ETAPA 1B	26
6.3 FASE SEGUNDA DE INTEGRACIÓN	27
6.4 RESUMEN GENERAL DE LAS FASES DE INTEGRACIÓN	36
7. NECESIDADES DE INFRAESTRUCTURA	37
8. AGRUPACIÓN DE RUTAS PARA PROPICIAR EL PROCESO DE ASIGNACIÓN A LOS OPERADORES ...	39
9. DEFINICIONES GENERALES PARA EL MODELO DE GESTIÓN.....	52

FIGURAS

<i>Figura No. 1: Esquema de la red actual de rutas de transporte público en el DMQ.....</i>	<i>7</i>
<i>Figura No. 2: Distribución Modal de viajes en modos de transporte motorizado en el DMQ - 2020.....</i>	<i>7</i>
<i>Figura No. 3: Esquema general del modelo conceptual de la nueva Red de Transporte Público de Quito</i>	<i>9</i>
<i>Figura No. 4: Esquema de red ortogonal</i>	<i>10</i>
<i>Figura No. 5: Componentes de la Nueva Red de Transporte Público Integrado del DMQ</i>	<i>11</i>
<i>Figura No. 6: Ejemplo 1 de reestructuración de rutas</i>	<i>16</i>
<i>Figura No. 7: Ejemplo 2 de reestructuración de rutas</i>	<i>16</i>
<i>Figura No. 8: Sistema Integrado de Transporte Público Fase 1ª</i>	<i>25</i>
<i>Figura No. 9: Sistema Integrado de Transporte Público Fase 1B</i>	<i>27</i>
<i>Figura No. 10: Sistema Integrado de Transporte Público Fase 2.....</i>	<i>36</i>
<i>Figura No. 11: Asignación Grupo de Rutas Alonso de Angulo</i>	<i>44</i>
<i>Figura No. 12: Asignación Grupo de Rutas Amazonas</i>	<i>44</i>
<i>Figura No. 13: Asignación Grupo de Rutas Calderón Carapungo.....</i>	<i>45</i>
<i>Figura No. 14: Asignación Grupo de Rutas Central Norte.....</i>	<i>45</i>
<i>Figura No. 15: Asignación Grupo de Rutas Centro Histórico</i>	<i>46</i>
<i>Figura No. 16: Asignación Grupo de Rutas Centro Norte</i>	<i>46</i>
<i>Figura No. 17: Asignación Grupo de Rutas Eloy Alfaro</i>	<i>47</i>
<i>Figura No. 18: Asignación Grupo de Rutas Los Chillos.....</i>	<i>47</i>
<i>Figura No. 19: Asignación Grupo de Rutas Mariscal Sucre.....</i>	<i>48</i>
<i>Figura No. 20: Asignación Grupo de Rutas Mitad del Mundo</i>	<i>48</i>
<i>Figura No. 21: Asignación Grupo de Rutas Puengasí Monjas</i>	<i>49</i>
<i>Figura No. 22: Asignación Grupo de Rutas Shyris Nor Oriental</i>	<i>49</i>

Figura No. 23: Asignación Grupo de Rutas Simón Bolívar	50
Figura No. 24: Asignación Grupo de Rutas Sur Oriental.....	50
Figura No. 25: Asignación Grupo de Rutas Sur Occidental	51
Figura No. 26: Asignación Grupo de Rutas Tumbaco Cumbayá.....	51
Figura No. 27: Esquema del modelo de gestión del SITP-DMQ	52

TABLAS

Tabla 1: Flota actual de Transporte Público del DMQ	9
Tabla 2: Resumen de la reestructuración de rutas SITP-DMQ	15
Tabla 3: Resumen de Flota a retirar y Incorporar	15
Tabla 4: Situación general resultante sobre las rutas existentes, resultado del estudio de optimización. 15	
Tabla 5: Flota total proyecto reestructuración de rutas SITP-DMQ	17
Tabla 6: Fases de implementación de la reestructuración de rutas	22
Tabla 7: Servicios Troncales – Fase 1A.....	23
Tabla 8: Servicios Buses Alimentadores Fase 1A (Alimentadoras actuales).....	23
Tabla 9: Servicios Nuevos y Semiexpresos de los Valles – Fase 1A	24
Tabla 10: Servicios Troncales Fase 1B	26
Tabla 11: Reestructuración de rutas - Fase 1B.....	26
Tabla 12: Servicio Troncal Fase 2	27
Tabla 13: Reestructuración de rutas Fase 2	28
Tabla 14: Flota total por fases de implementación	36
Tabla 15: Grupos de rutas y características generales definidas para el proceso de asignación a los operadores.....	40

MAPAS

Mapa 1: Servicios Troncales y Subtroncales	17
Mapa 2: Servicios Alimentadores	18
Mapa 3: Servicios Longitudinales	18
Mapa 4: Servicios Diagonales	19
Mapa 5: Servicios Transversales.....	19
Mapa 6: Servicios Perimetrales.....	20
Mapa 7: Servicios Intracantonaes Combinados (Interparroquiales).....	20
Mapa 8: Servicios Intracantonaes Rurales	21
Mapa 9: Red total de servicios del SITP DMQ.....	21

ANEXOS

- Anexo 1:** Cuadros de Rutas Actuales y Propuestas_V.24112020.
Anexo 2: Planos Generales de Plan de Reestructuración de Rutas_V.20112020.

PLAN DE REESTRUCTURACIÓN DE RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

1. ANTECEDENTES

Desde el año 2010, el Distrito Metropolitano de Quito inició la propuesta de implementación del Proyecto de movilidad más importante de los últimos años, el cual consistía en la construcción de la Primera Línea del Metro de Quito (PLMQ), que está compuesto por 18 trenes metro, un túnel de aproximadamente 23 kilómetros de longitud y 15 estaciones de pasajeros, cuyo proceso de construcción, está previsto culminar el último trimestre del año 2020, en la actualidad se reporta un avance del 93.16%.

La naturaleza y características propias del servicio de transporte Metro involucra la interacción de varios subsistemas y componentes especiales que lo diferencian totalmente de los otros modos de transporte terrestres; estas circunstancias hacen que su operación esté relacionada directamente con cambios estructurales en la red de transporte de superficie para incidir en la demanda de usuarios. De igual manera, hay que precisar que, el nivel de calidad del servicio tiene particularidades y atributos de mejoramiento relacionadas directamente con el tiempo de viaje y los indicadores de: comodidad, confiabilidad y seguridad.

El proyecto de la PLMQ está considerado como un proyecto de prioridad local y nacional, pues conlleva intrínseco la potencialidad de mejorar la movilidad, la productividad y la calidad de vida de los pobladores de Quito, del Distrito Metropolitano (DMQ) y el país en general. De hecho, PLMQ mediante el Decreto Ejecutivo (D.E.) 750, publicado en el registro oficial 442 del 6 de mayo de 2011, fue declarado como prioritario.

La PLMQ es un proyecto de interés social por su aporte decisivo a la mejora de la movilidad, de la economía de la ciudad, y los beneficios socio ambientales serán determinantes, dado que, en los sistemas de transporte tipo metro, la producción de emisiones de contaminantes y de ruido es muy baja.

Adicionalmente, el Subsistema Metro de Quito, al insertarse en la red de transporte urbano, lo hará de forma articulada y eficiente, de forma que asegure el derecho de los ciudadanos a una forma de transportación eficiente, confiable, equitativa y segura; que aporte a la productividad y el progreso socioeconómico, garantizando la sustentabilidad ambiental y mejorando el nivel de vida de los quiteños.

La PLMQ busca constituirse en un aporte para la solución de los problemas de movilidad en el largo plazo, al agregar una oferta adicional de gran capacidad para el transporte público de pasajeros.

La situación en la que se ha venido desarrollando la prestación de los servicios de transporte público en la ciudad de Quito en el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), presenta muchas deficiencias que no son susceptibles de ser corregidas sino se realiza una actuación de tipo estructural que se concretaría en la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público de Pasajeros del DMQ (SITP-DMQ).

Este proyecto requiere de la planificación, aprobación y ejecución de varios componentes fundamentales, como:

- Normativa que regule la implementación del SITP-DMQ;
- Estructura tarifaria;

- Sistemas inteligentes de transporte (Sistema Integrado de Recaudo -SIR, Sistema de Ayuda a la Explotación - SAE y Sistema de Información al Usuario – SIU);
- Reestructuración de la red de rutas de transporte público,
- Nuevo(s) modelo(s) de gestión;
- Nuevos contratos de operación,
- Creación de la entidad específica que administre y gestione el transporte público (Autoridad única de transporte).

Dentro de este contexto, el presente informe se referirá al proceso de planificación de la reestructuración de las rutas de transporte público, el cual incorpora las directrices y lineamientos que regirán para esa planificación.

2. PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Los principales problemas que se evidencian en el servicio de transporte público del DMQ son:

- Alto grado de redundancia de rutas sobre las vías: Se refiere a la superposición innecesaria de rutas a lo largo del mayor porcentaje de los recorridos, generando varios efectos negativos como: competencia individual entre los diferentes prestadores del servicio de transporte entre los operadores de las mismas u otras empresas, ya que no existe una operación integrada global de caja común, generando los denominados “correteos” (competencia por rebasarse entre unidades de transporte para captar más pasajeros) o “aguantadas” (detenciones deliberadas para también captar más pasajeros); inseguridad vial como producto de lo anterior; deficiencias operacionales evidenciadas en baja productividad; y ambientales, debido a la contaminación generada por las emisiones que, sobre todo, se evidencian de manera importante en donde existe mayor aglomeración de unidades en un mismo tramo vial. Todas estas deficiencias terminan en un denominador común: baja calidad del servicio.
- Congestión por saturación de las vías e inseguridad vial en la red vial principal: Esto es consecuencia de la problemática descrita en el punto precedente, en donde la magnitud (número y volumen) de unidades de transporte pública (buses) es muy significativa, situación que se agrava sobremanera por la forma de operación descrita en el punto precedente.
- No existe una red de servicios complementarios de transporte público: Los servicios de transporte, en lugar de conformar un sistema complementario conforman una red de transporte de rutas individuales en todo el Subsistema Convencional Urbano y de manera parcial entre los corredores del Subsistema Metrobús-Q.
- Organización empresarial elemental de las operadoras: Si bien, la prestación de los servicios de transporte público es ejercida por delegación de las autoridades correspondientes a las organizaciones legalmente conformadas según las disposiciones en las normas nacionales y locales (cooperativas, empresas o compañías), lo que supone una prestación corporativa, en la práctica el servicio se realiza de manera individual, ya que los ingresos que le corresponde a cada operador se realizan directamente del cobro de las tarifas a los usuarios en cada unidad de transporte.
- Incumplimiento de horarios y frecuencias: Alrededor del 50% de las rutas de los servicios convencionales no cumplen con los horarios ni las frecuencias establecidas en los títulos habilitantes. Una de las causas radica en que la operación de los buses es realizada por un solo conductor que tendría que laborar 16 horas

continuas, lo cual resulta extremadamente extenuante, situación que está fuera de toda norma laboral. Como consecuencia se incumplen esos indicadores operacionales (Secretaría de Movilidad, 2016).

- No se cumple el indicador mínimo de confort: El 80% de la oferta de transporte público tiene un índice de ocupación promedio de 8 pasajeros por m² en las horas pico, sobrepasando el límite máximo admisible de 6 pasajeros por m² internacionalmente recomendado (Secretaría de Movilidad, 2016). Esta condición es disuasiva para el uso de los servicios de transporte público y alienta a seguir utilización del vehículo privado a quienes disponen y la adquisición de quienes no lo tienen aún, situación totalmente opuesta a las políticas sustentables de movilidad del DMQ.
- Déficit de capacidad de la oferta de los servicios de TP: Es notoria la deficiencia en la mayoría de los servicios de los corredores integrados en cuanto a su capacidad, principalmente en las troncales, en donde los usuarios tienen que esperar muchas veces hasta tres o cuatro unidades articuladas para poder ingresar y desplazarse con comodidad. Si bien, por una parte, cumplen con una buena velocidad de circulación al transitar en carriles segregados, su capacidad deja mucho que desear, aún en las horas denominadas valle. De igual manera se evidencia este problema en la mayoría de los servicios del Subsistema Convencional. Estas deficiencias inciden en la proliferación y la respectiva utilización de servicios de transporte informal.

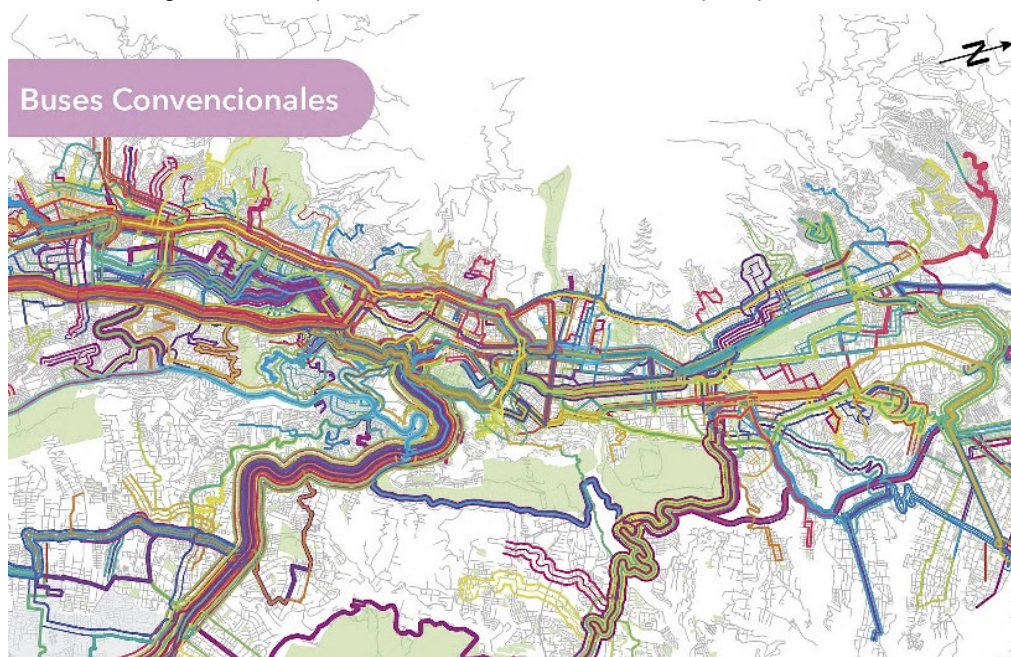
Por otra parte, también se puede observar que existen un grupo de rutas de transporte Convencional que tiene baja ocupación, siendo evidente la sobre oferta de unidades.

- Oferta creciente de transporte informal: Ante la falta de cobertura y del deficiente servicio de TP, se han originado servicios de transporte informal que lamentablemente ha ido en aumento, situación que se encuentra arraigada ya por muchos años, conviviendo de manera paralela con los servicios regulares. Una de las principales causas por las que se produce la situación deficitaria es el actual marco regulatorio de transporte público, el cual no ha permitido establecer procedimientos regulares que permitan incrementar la oferta frente a una justificada demanda. Estos servicios informales se realizan con unidades fuera de la normativa vigente, incluso cobrando tarifas por encima de las autorizadas, sobre todo para cubrir desplazamientos a sectores periféricos.

Por tanto, el actual sistema no es ni competitivo ni atractivo frente al vehículo particular, el cual, a pesar de una compleja situación económica de la población, sigue incrementando su parque automotriz en detrimento del transporte público.

La necesidad de trabajar hacia un sistema integrado de transporte donde cada componente aporte a la integralidad de la movilidad urbana es inaplazable, tanto desde el punto de vista social, como el económico y ambiental.

Figura No. 1: Esquema de la red actual de rutas de transporte público en el DMQ



Fuente: Reestructuración de TP de Pasajeros del DMQ – Agencia de Ecología Urbana de Barcelona

2.1 DATOS GENERALES DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DMQ

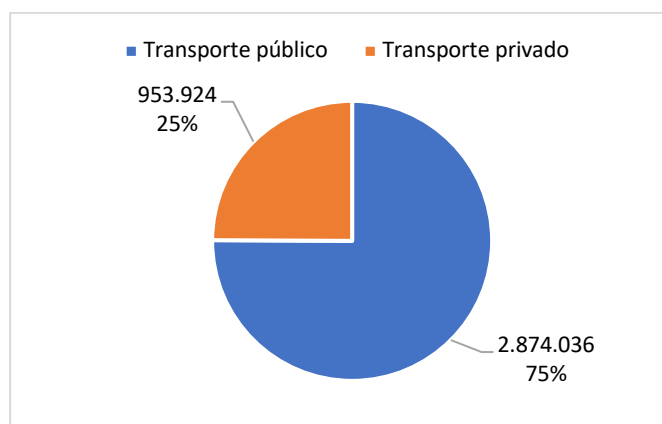
En la ciudad de Quito y sus áreas, se producen la siguiente información básica de referencia:

Parición Modal de los viajes en un día ordinario en modos de transporte motorizado¹, sin incluir los viajes en transporte escolar e institucional, se ha proyectado en 3'827.959 etapas/día laboral para el 2020, datos que se desglosan de la siguiente manera:

En transporte público: 75% = 2'874.036 viajes/día laborable
3'696.957 etapas/día laborable

En transporte privado: 25% = 953.924 viajes/día laborable

Figura No. 2: Distribución Modal de viajes en modos de transporte motorizado en el DMQ - 2020

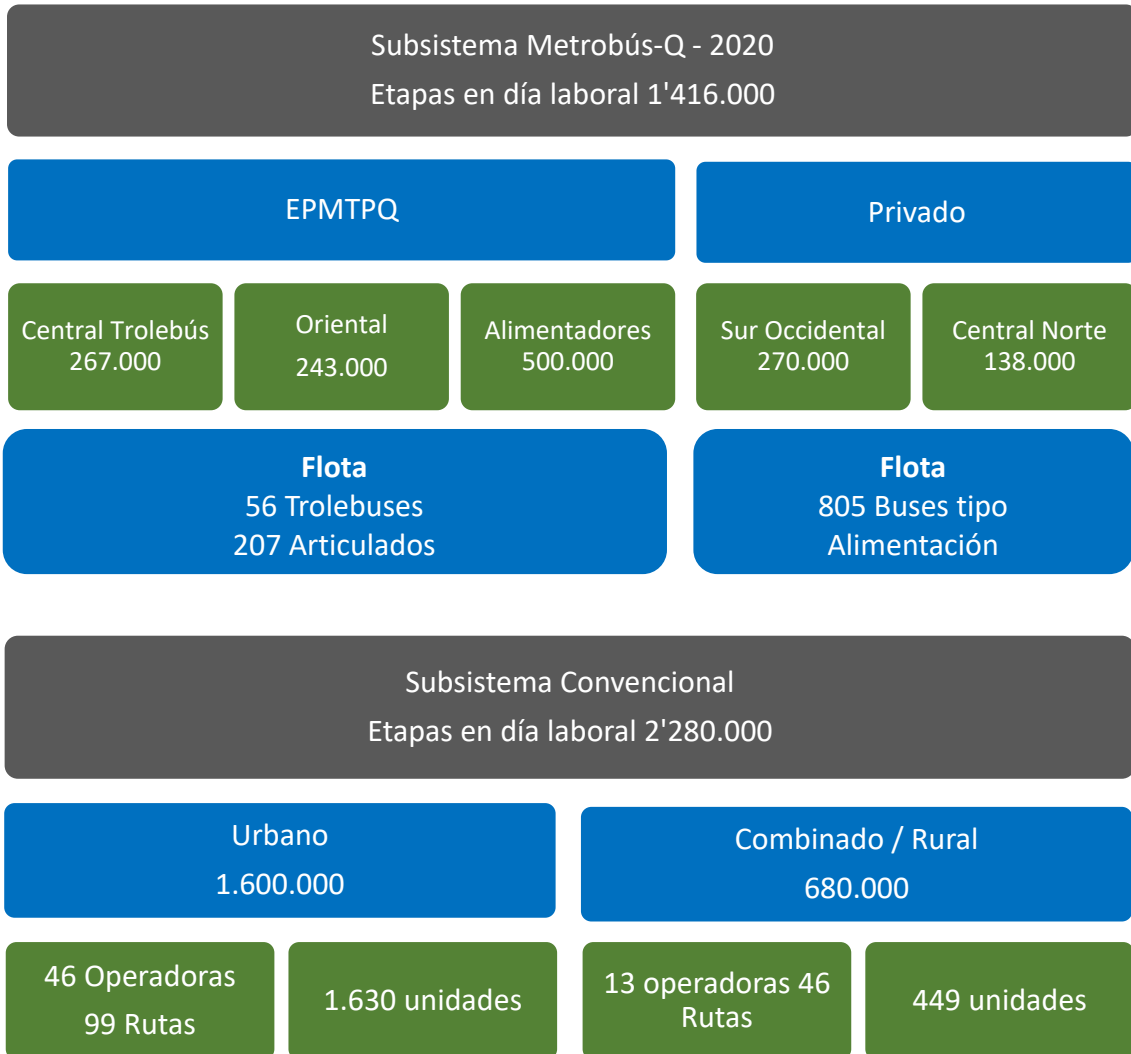


Elaboración: Propia - Fuente: Actualización del Modelo de Demanda del DMQ-MD17. Taryet / TRN, julio de 2018.

¹ Estudio de Actualización del Modelo de Demanda del DMQ - MD17” – Producto 3 (versión 4), Anexo 4. Respuesta a diferentes cuestiones planteadas por el DMQ y la Banca Multilateral, pág. 3. Taryet / TRN, julio 2018.

Con respecto a los datos precedentes, es menester indicar la diferencia entre viajes y etapas. Un viaje en transporte público se considera el desplazamiento desde el Origen hasta su Destino con la utilización de este modo de transporte. Las etapas en cambio son el número transbordos en los servicios de transporte público utilizados en su viaje (O/D), por lo cual, de manera global, el número de etapas siempre será mayor al de los viajes.

En cuanto se refiere a la distribución de esas etapas en transporte público dentro de los Subsistemas Metrobús-Q y Convencional Urbano y Combinado-Rural, se tiene los siguientes datos:



Elaboración: propia

Fuentes: Secretaría de Movilidad y Estudio de Actualización del Modelo de Demanda del DMQ - MD17" – Producto 3 (versión 4), Anexo 4. Respuesta a diferentes cuestiones planteadas por el DMQ y la Banca Multilateral, pág. 5 Taryet / TRN, julio 2018.

La flota actual de la red de transporte público de pasajeros del DMQ, está compuesta de la siguiente manera:

Tabla 1: Flota actual de Transporte Público del DMQ

Tipo de vehículo	Número de vehículos	Capacidad ²	%
Bus Tipo Urbano	2.403	90	72%
Bus Tipo Intracantonal Combinado	471	70	11%
Mini Bus Intracantonal Combinado	163	50	9%
Bus Articulado ³	200	160	5%
Bus Biarticulado	80	250	2%
Total	3.317		

Fuente: Secretaría de Movilidad 2020.

3. OBJETIVOS

Como se explicó con anterioridad, la necesidad principal de realizar la reestructuración de la red actual de transporte público será de adecuar la red para la operación de la PLMQ generando alimentación al eje principal y complementariedad, cabe anotar otros objetivos que se cumplirán al realizar la propuesta de la nueva red de transporte público:

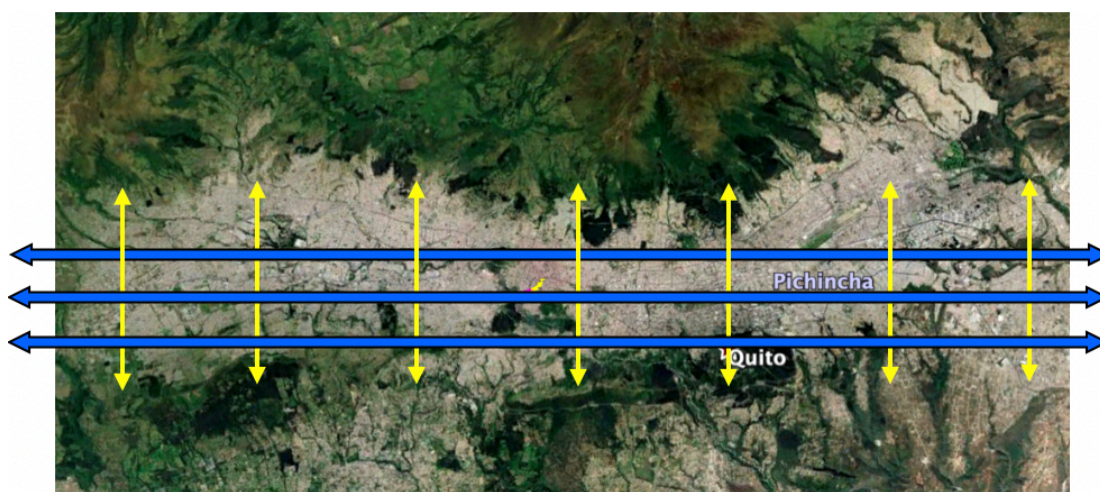
- Mejorar la accesibilidad e integración territorial;
- Ahorrar los tiempos de viaje;
- Mejorar de la calidad del servicio de transporte público;
- Racionalizar los recursos empleados;
- Descongestionar las centralidades de la ciudad;
- Mejorar el medioambiente;
- Generar oportunidades urbanas (calidad de vida, desarrollo socioeconómico, bienestar).

4. PROPUESTA

4.1 Modelo conceptual

De manera general, se propone una nueva red de transporte público que, sugerida por la morfología y topografía de Quito, jerarquice a los movimientos longitudinales norte-sur-norte y se complemente con un subsistema de alimentación en el sentido perpendicular.

Figura No. 3: Esquema general del modelo conceptual de la nueva Red de Transporte Público de Quito



Fuente: Elaboración propia

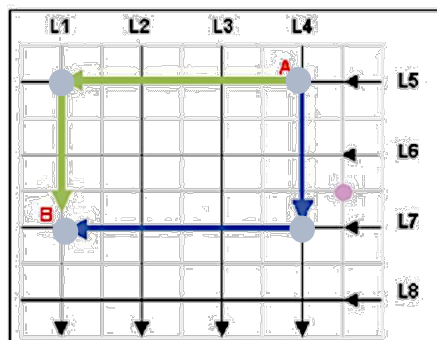
² Incluye a pasajeros sentados y de pie.

³ Incluye a trolebuses articulados y flota operativa.

4.1.1 Características de la nueva red

- Funcionará como una red estructurada principalmente en ejes horizontales y verticales.
- Se conformará una red ortogonal extendida a todo el territorio urbano, asegurando una conectividad máxima.
- En los extremos norte y sur se conformarán rutas radiales con conexión a las Terminales de Transferencia.
- La red se aproximará en superficie al Subsistema Metro, eje longitudinal estructurante principal, con paradas junto a las estaciones de este, asegurando una efectiva y fácil conectividad y transferencia entre subsistemas de transporte.
- Las paradas se ubicarán entre 400 y 600 m, priorizando su emplazamiento en los cruces de ejes para favorecer el transbordo.

Figura No. 4: Esquema de red ortogonal



Fuente: Reestructuración de TP de Pasajeros del DMQ – Agencia de Ecología Urbana de Barcelona

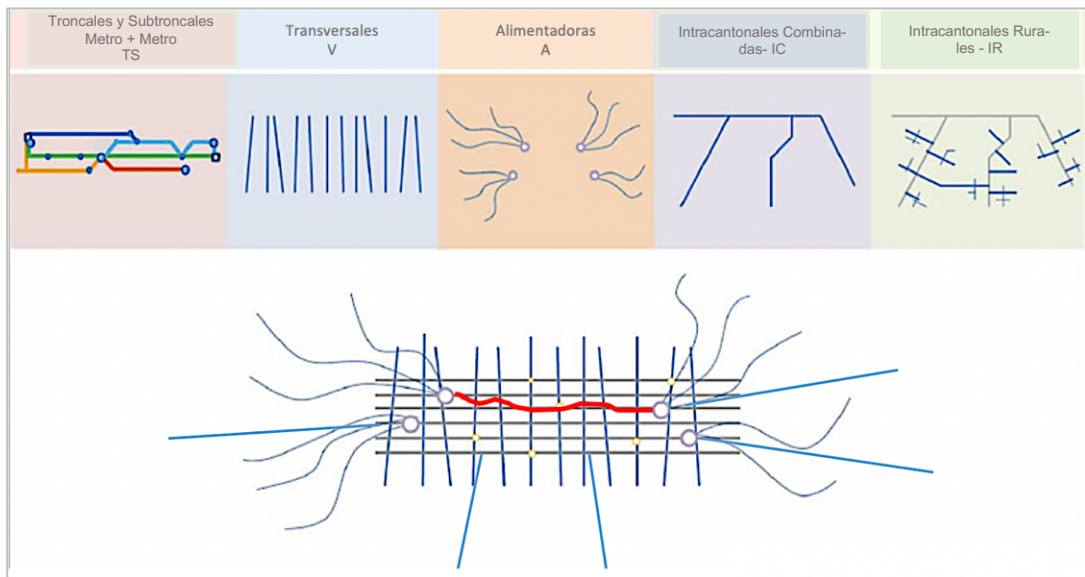
4.1.2 Componentes de la nueva red

La nueva red de transporte público del DMQ estará conformada por ocho componentes:

- 1) Troncales y Subtroncales: corresponden a los servicios de alta y media capacidad conformados por la Primera Línea de Metro, Troncales de los corredores tipo BRT (Bus Rapid Transit) y Subtroncales, servidos por buses articulados y biarticulados con prioridad de circulación.
- 2) Longitudinales: servicios de transporte en rutas de longitudes de mediana extensión que atienden sectores en donde las troncales y subtroncales no tienen influencia directa en el contexto urbano de la ciudad de Quito, orientadas en sentido sur-norte-sur. Estarán servidos por unidades de baja capacidad (buses tipo).
- 3) Rutas Diagonales: corresponden a los servicios cuyas rutas se desarrollan efectuando cruces este-oeste y viceversa de forma diagonal en el contexto urbano de la ciudad de Quito; y, estarán servidos por unidades de baja capacidad (buses tipo).
- 4) Rutas Transversales: conectan los barrios occidentales y orientales de la ciudad de Quito, permitiendo, además, conexiones con los servicios troncales, subtroncales y longitudinales. Estarán servidos por unidades de baja capacidad (buses tipo).
- 5) Rutas Alimentadoras: conectan los barrios de los extremos norte y sur de la ciudad con las estaciones o terminales de transferencia en la ciudad de Quito. Estarán servidos por unidades de baja capacidad (buses tipo).

- 6) Rutas Perimetrales: corresponden a servicios que conectan sectores de la ciudad por vías expresas que no atraviesan la zona urbana. Estarán servidos principalmente por minibuses.
- 7) Rutas Intracantonales Combinadas: corresponden a los servicios que vinculan las parroquias rurales, conectando principalmente con rutas troncales (Corredores BRT y Metro). Estarán servidas con buses de baja capacidad (buses tipo para largas distancias).
- 8) Rutas Intracantonales Rurales: servicios internos de las parroquias rurales que se conectan con las rutas Intracantonales Combinadas. Se atenderán principalmente con minibuses.

Figura No. 5: Componentes de la Nueva Red de Transporte Público Integrado del DMQ



Fuente: Reestructuración de TP de Pasajeros del DMQ – Agencia de Ecología Urbana de Barcelona

4.1.3 Criterios de eficiencia y calidad de la nueva red⁴

Prioridad de circulación

La red de transporte público de superficie debe circular por las vías básicas de la ciudad, y si su frecuencia de paso es la suficiente, debe hacerlo de manera segregada donde así lo requiera respecto al vehículo privado. Así, se minimizarán las fricciones entre ambos modos, a la vez que se puede beneficiar de prioridad semafórica en aquellas vías preferentes para el bus y aumentar su velocidad comercial. En los ámbitos donde la segregación no sea viable, el transporte público debe desplazarse sobre carriles prioritarios.

Velocidad Promedio

La velocidad promedio o comercial de los servicios de transporte público, no deberá ser inferior a 16 km/h para los buses, 20 km/h para las troncales BRT, y 30 km/h para sistemas de rieles segregados.

Morfología y uniformidad

El diseño o forma de la red, articulada como malla reticular, debe favorecer la homogeneidad del territorio en cuanto a tiempos de viaje entre cualquier pareja origen-destino,

⁴ Tomado de Iniciativas sobre la red. Reestructuración de TP de Pasajeros del DMQ – Agencia de Ecología Urbana de Barcelona.

igualando y reforzando las zonas más periféricas y contribuyendo a la descentralización del sistema de transporte público.

Cobertura y Accesibilidad

La red ha de ser accesible a toda la población, de modo que ésta ha de estar situada a menos de 600 metros de una parada de autobús. Esto equivale a un tiempo de desplazamiento a pie de entre 5 a 8 minutos. El propio diseño de la unidad urbana, juntamente con el hecho de que el autobús circule por la mayoría de las vías básicas, permite asegurar una inmejorable cobertura del territorio y acercar los tiempos del transporte público a los del vehículo privado.

Conexidad y Conectividad

Se propone una simplificación del sistema de paradas, distribuyéndolas de manera homogénea cada 400 o 600 m, y priorizando su colocación en las estaciones o terminales de intercambio y cruce de ejes. De esta manera, el usuario tiene a su alcance el máximo número de posibilidad de intercambios dentro del propio sistema de TP, y con los demás modos de transporte, potenciándose la intermodalidad.

Oferta del servicio

La capacidad de la oferta de una ruta debe garantizar un lugar para cada pasajero (sentado o de pie), para lo cual los intervalos máximos serán de 6 minutos en horas pico y 10 minutos en horas valle.

Confort

La ocupación máxima de pasajeros de pie en las unidades será de 6 personas por m², lo cual será garantizado por los intervalos y frecuencias de los servicios de transporte.

Infraestructura

Debe ser concomitante con la calidad operacional de los servicios, los requerimientos de cobertura y conectividad, teniendo en cuenta las facilidades sobre todo para personas vulnerables.

Intermodalidad

El diseño físico y funcional de la nueva red, propicia la intermodalidad para el desarrollo de los desplazamientos.

4.2 Lineamientos para la reestructuración de rutas

- No se permitirá la competencia de servicios entre subsistemas (integración y complementariedad).
- Se omitirán rutas convencionales de largas distancias, excepto las Subtruncales y Corredores. Disminuir el exceso de flota convencional en los ejes viales y en las Estaciones de Transferencia y o puntos de retorno (Ej.: La Marín).
- Los servicios a los barrios orientales y occidentales serán atendidos por rutas transversales que conectarán con los ejes longitudinales de transporte, o serán rutas alimentadoras a las grandes estaciones. Estas rutas se generarán con la modificación de las actuales rutas convencionales.
- Las nuevas unidades de transporte serán buses de tecnología amigable con el medio ambiente (Cronograma Plan de Electromovilidad) y su capacidad se adecuará conforme al tipo de función y demanda dentro de la red (planificación y normativa).

- Los servicios alimentadores aportarán usuarios para todas las troncales BRT y el Metro en Estaciones y Terminales, se elimina la pertenencia actual de las rutas alimentadoras de un solo corredor.
- Los servicios del Subsistema Convencional Combinado tendrán integración física pero no tarifaria: Valles de los Chillos, Tumbaco y Guayllabamba (Prevista para la Tercera Fase de Integración), esto debido a que la política tarifaria (pago de tarifa por distancia recorrida) de estos servicios es diferente a la que se aplica en la zona urbana (tarifa plana).
- No podrán operar rutas intraprovinciales en las zonas de cobertura del SITP-DMQ para eliminar competencia y pérdidas al sistema.
- Se deberán efectuar modificaciones a los itinerarios de las rutas intraprovinciales en coordinación con la ANT.

4.3 Condiciones para la operación integrada

- Implementación del SIR para garantizar la integración tarifaria de todos los subsistemas de transporte.
- Definición del modelo de gestión del recaudo de tarifas del SITP-DMQ:
 - Pago por servicio (km recorrido) y cumplimiento de parámetros de calidad a través de un fideicomiso;
 - Pago de los servicios a las empresas operadoras;
 - La flota disponible de cada empresa operadora, deberá estar inicialmente delegada por sus socios a la operadora y posteriormente de propiedad de esta;
 - Cumplimiento de normativa laboral.
- Creación de la Autoridad Administradora del Transporte Público del DMQ, que entre las actividades principales tendrá:
 - Implementar el Plan de Reestructuración de Rutas por fases;
 - Celebrar los contratos correspondientes de operación y fiscalizarlos;
 - Procesar los órdenes de pago a los operadores de TP públicos y privados y entregarlas al fideicomiso.
 - Evaluar y optimizar la operación de los servicios de TP;
 - Realizar los procesos de certificación de los equipos tecnológicos del SIR, SAE y SIU, autorizarlos y fiscalizarlos.
 - Procesar los pagos de los servicios asociados a la operación del SITP-DMQ.
 - Definir modelo de administración de todas las rutas alimentadoras y eliminar convenios de pago que actualmente utiliza la Empresa de Pasajeros como mecanismo de pago.
- Definición del modelo de gestión del proceso de implementación y operación del SITP-DMQ:
 - Se definirá las mejores condiciones de eficiencia para la operación de los corredores (BRT) del Subsistema Metrobús-Q (gestión y operación).
 - Reestructurar los contratos de operación de los Corredores Central Norte y Suroccidental adecuándolos a las condiciones del SITP-DMQ, incluyendo la participación de los privados con inversiones en la flota vehicular.
 - Nuevos contratos de operación del Subsistema Convencional adecuadas al SITP-DMQ, en correspondencia con las fases de integración.

- Definir el mecanismo de retiro de flota excedente por reestructuración de rutas, según la normativa vigente para permitir la participación de los actuales operadores en nuevas inversiones de material rodante.
- Definiciones operativas claves
 - Corredor Central Norte: recorte de la troncal hasta Santa Prisca.
 - Corredor Suroccidental: Recorte de los servicios ramales hasta la Estación La Magdalena y a las estaciones del Metro en el Sector Sur.
 - Reestructura del servicio: La Magdalena, Dos Puentes, San Diego, San Roque, El Tejar y Miraflores, y Magdalena – Centro Histórico – Miraflores.
 - Definir e implementar de manera progresiva las Subtroncales de Transporte y el Corredor Labrador – Carapungo.

4.4 Componentes del PRR-DMQ

1. Definición de la reestructuración de los servicios de TP (trazado, paradas, km de recorrido, intervalos, frecuencias, flota).
2. Análisis de la demanda, asignación de carga y flota para c/ruta, estructura tarifaria para realizar las modelaciones respectivas (ajustes a la reestructura de los servicios).
3. Identificación de intervenciones en infraestructura vial y de equipamientos de TP; y, desarrollo de los diseños y determinación de los presupuestos requeridos.
4. Modelo de gestión:
 - Forma de asignación de rutas.
 - Forma de pago de los servicios vinculada a la estructura tarifaria que apruebe el Concejo Metropolitano.
 - Definir el financiamiento de subvenciones a la tarifa de los usuarios, en caso de ser necesario.
5. Proceso de socialización del SITP-DMQ con los operadores.
6. Celebración de contratos.
7. Proceso de implementación de la reestructura de rutas según las fases definidas para el efecto – Incluye los sistemas tecnológicos.
8. Implementación de los elementos de infraestructura y equipamiento para el TP.

4.5 Metodología para la definición de la reestructuración de los servicios de TP – Componente 1

- Definición de la reestructuración de los servicios de TP (trazado, paradas, kms de recorrido, intervalos, frecuencias, flota).
- Análisis de la demanda, asignación de carga y flota para c/ruta, estructura tarifaria para realizar las modelaciones respectivas (ajustes a la reestructura de los servicios).
- Identificación de intervenciones en infraestructura vial y de equipamientos de TP; y, desarrollo de los diseños y determinación de los presupuestos requeridos.
- Modelo de gestión:
 - Forma de asignación de rutas.
 - Forma de pago de los servicios vinculada a la estructura tarifaria que apruebe el Concejo Metropolitano.
 - Definir el financiamiento de subvenciones a la tarifa de los usuarios, en caso de ser necesario.
- Proceso de socialización del SITP-DMQ con los operadores.
- Celebración de contratos.

- Proceso de implementación de la reestructura de rutas según las fases definidas para el efecto – Incluye los sistemas tecnológicos.
- Implementación de los elementos de infraestructura y equipamiento para el TP.

5. COMPONENTE DISEÑO DE REESTRUCTURACIÓN DE LAS RUTAS DE TP

Se ha concluido la definición de las rutas para la nueva red del Sistema Integrado de Transporte Público del DMQ (Componente 1 del Plan), en la tabla siguiente se presenta un resumen de lo señalado:

Tabla 2: Resumen de la reestructuración de rutas SITP-DMQ

Parámetros	Actual	Propuesta
Rutas Convencionales	246	258
Flota Global (*)	3.037	2.522
Kilómetros/día	789.277	693.135,4

Parámetros	Actual Troncales EPMPQ	Actual Troncales CCN*	Propuesta Troncales EPMPQ	Propuesta Otras Troncales	Propuesta Subtroncales
Circuitos Troncales	14**	2	13**	6	4
Flota Operativa	241	39	199	108	97
Flota Disponible	260	39			
Kilómetros/día	67.484,5	9.426,5	36.710,54	20.532,76	21.488,1

(*) La troncal del Corredor Sur Occidental está se toma cuenta en las Rutas Convencionales por su flota es de buses tipo

(**) En las troncales Actuales y Propuestas de la EPMPQ se consideran los circuitos Expreso Escolar y Nocturno.

Tabla 3: Resumen de Flota a retirar y Incorporar

Parámetros	A retirar	A incorporar	Diferencia
Buses Tipo	-962	109	- 853
Minibús		125	125
Minibús Eléctrico		109	109
Articulado / Biarticulado plataforma alta Articulado piso bajo	- 81	205	205
Total			-414

En la tabla 4 se resume de manera general la situación resultante sobre el conjunto de rutas de transporte público existentes luego del análisis de optimización de los servicios aplicando los conceptos establecidos en el Plan de Reestructuración de Rutas del DMQ, mismos que se enmarcan en el contexto del SITP-DMQ

Tabla 4: Situación general resultante sobre las rutas existentes, resultado del estudio de optimización

Decisión sobre las Rutas	No.
Se mantienen	89
Se transforman	111
Se eliminan	54
Nuevas	58

A continuación, se explica con dos ejemplos del trabajo que se realizó para cada una de las rutas existentes:

Figura No. 6: Ejemplo 1 de reestructuración de rutas

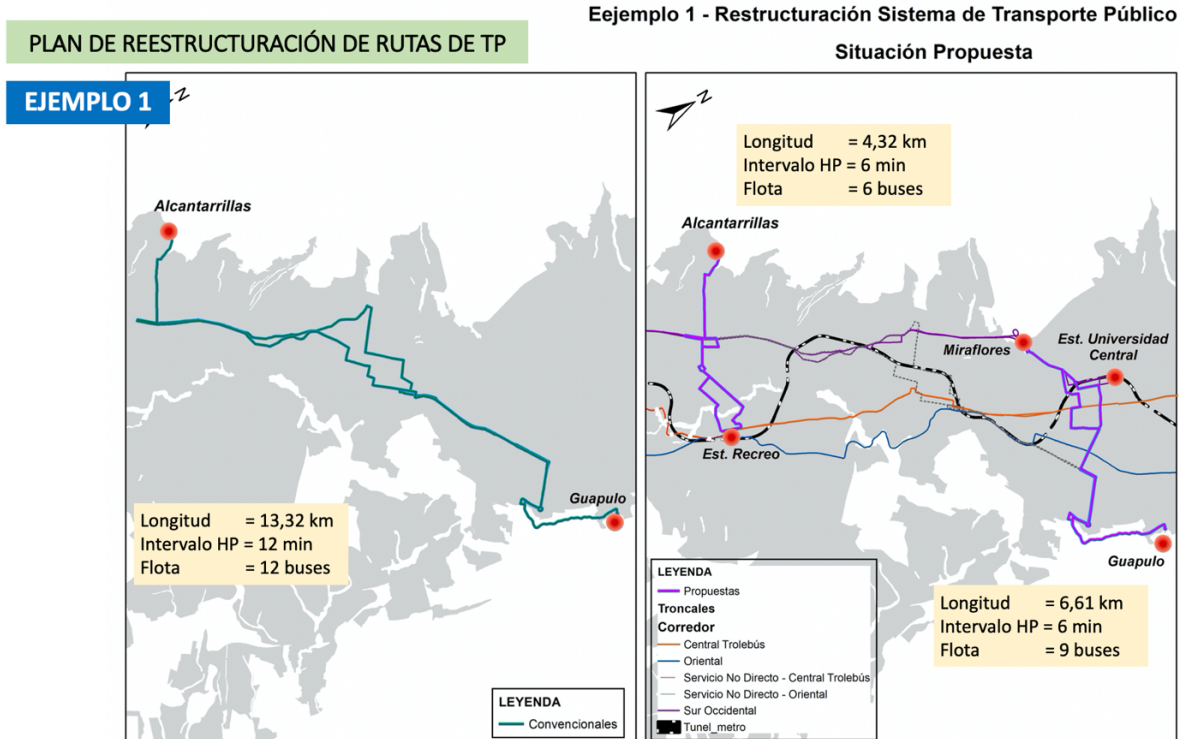
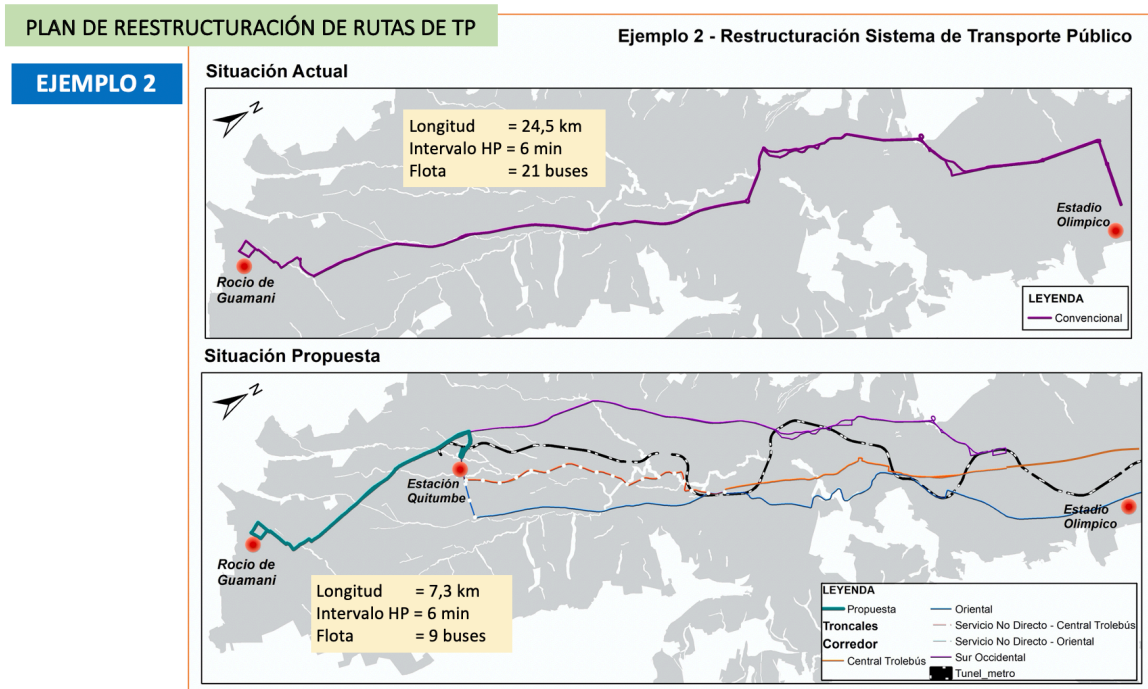


Figura No. 7: Ejemplo 2 de reestructuración de rutas



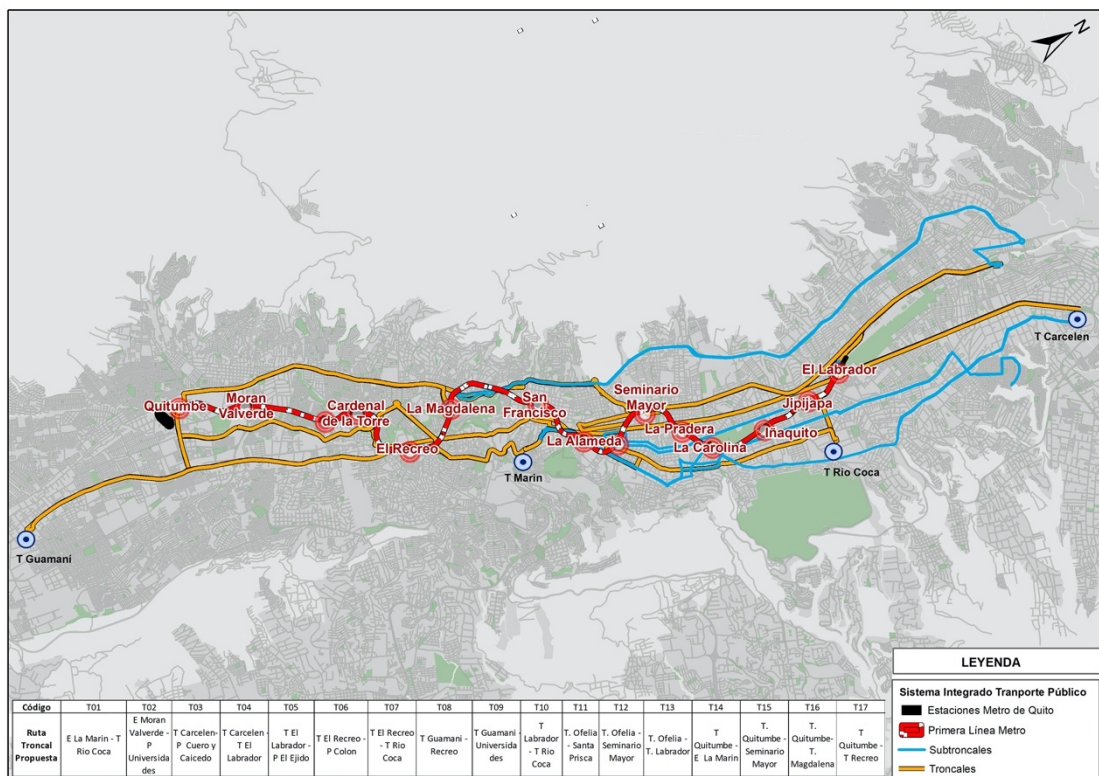
Seguidamente, se resumen las rutas propuestas por tipo:

Tabla 5: Flota total proyecto reestructuración de rutas SITP-DMQ

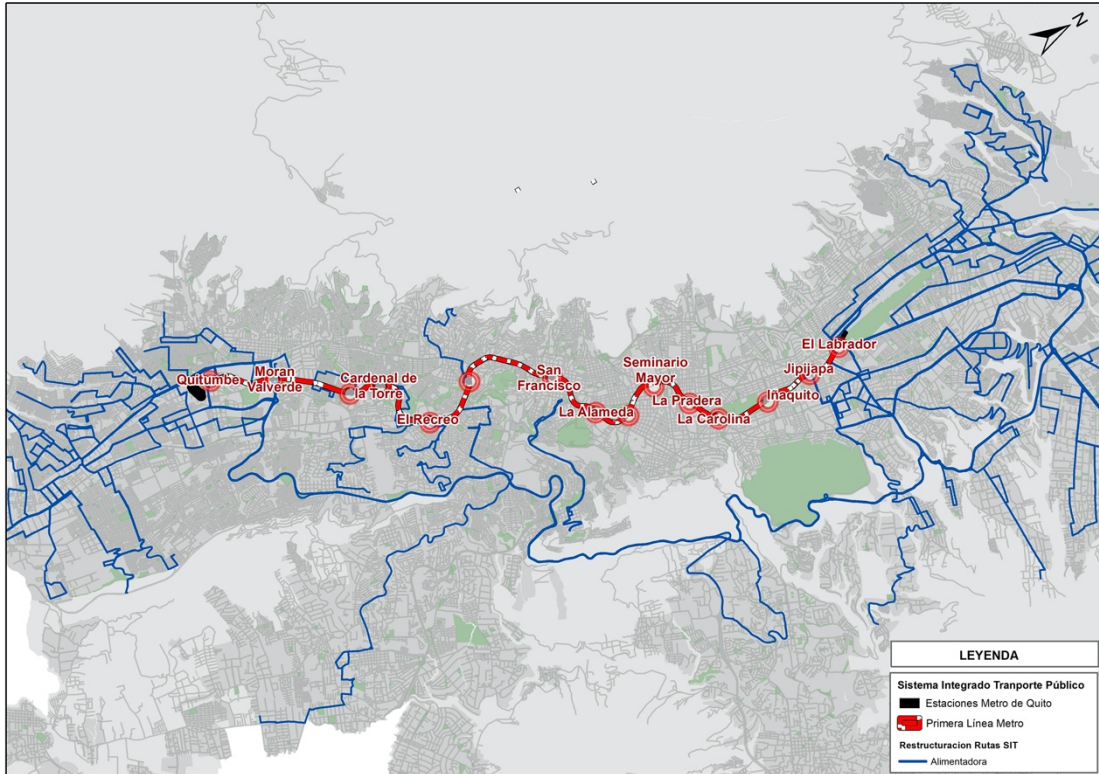
No.	Tipo	Cantidad	Flota	Demanda Pas / día	Tipo vehículo
1	Alimentadora	78	786	584.883	Bus Tipo
2	Alimentadora Semiexpresa	5	62	48.736	Bus Tipo
3	Diagonal	9	136	120.704	Bus Tipo
4	Longitudinal	8	104	99.507	Bus Tipo
5	Perimetral	4	78	28.260	Minibús
6	Transversal	72	606	1'628.486	Bus Tipo / Minibús
7	Subtroncales	4	97	316.680	Articulado piso bajo
8	Troncales	17	307	500.718	Articulado/ biarticulado plataforma alta
9	Intracantonal Combinada	35	451	476.650	Bus Tipo
10	Intracantonal Rural	43	204	170.287	Minibús
Total		275	2.831	3'975.270	

En el Anexo 1 de este documento, se muestran en cuadros, los datos de las rutas de transporte público actuales y propuestas (reestructuración), detallándose los aspectos operacionales de cada una de las rutas: origen - destino, itinerario, distancias de ida, vuelta y total, flota requerida, número de km a recorrerse por día, fase de integración y grupo de asignación, condición respecto de la situación actual y otra información específica. En los siguientes mapas se puede apreciar gráficamente los diferentes tipos de servicios de transporte público propuestos, así como la red total.

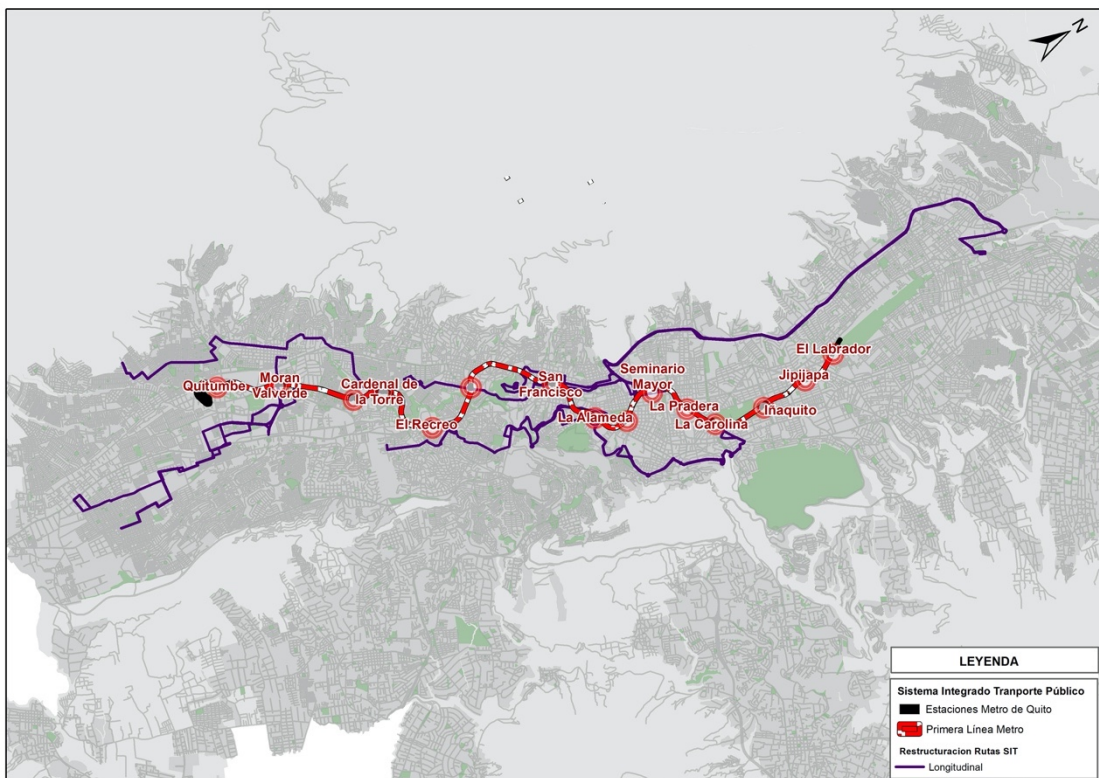
Mapa 1: Servicios Troncales y Subtroncales



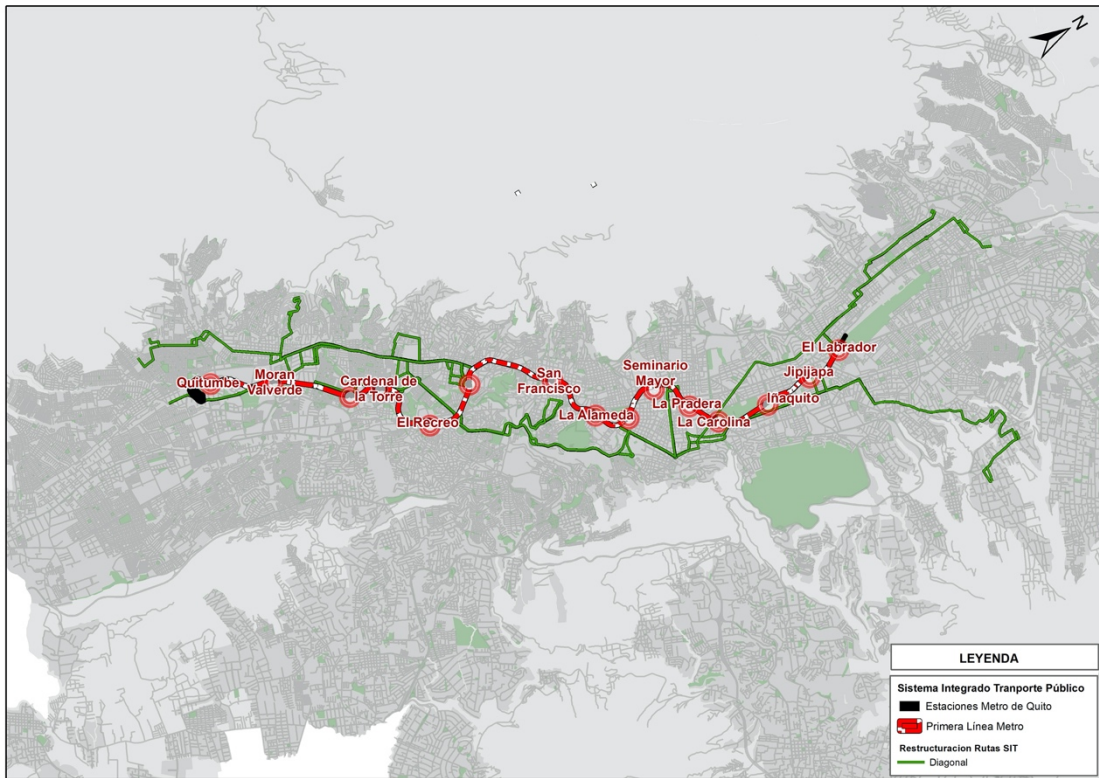
Mapa 2: Servicios Alimentadores



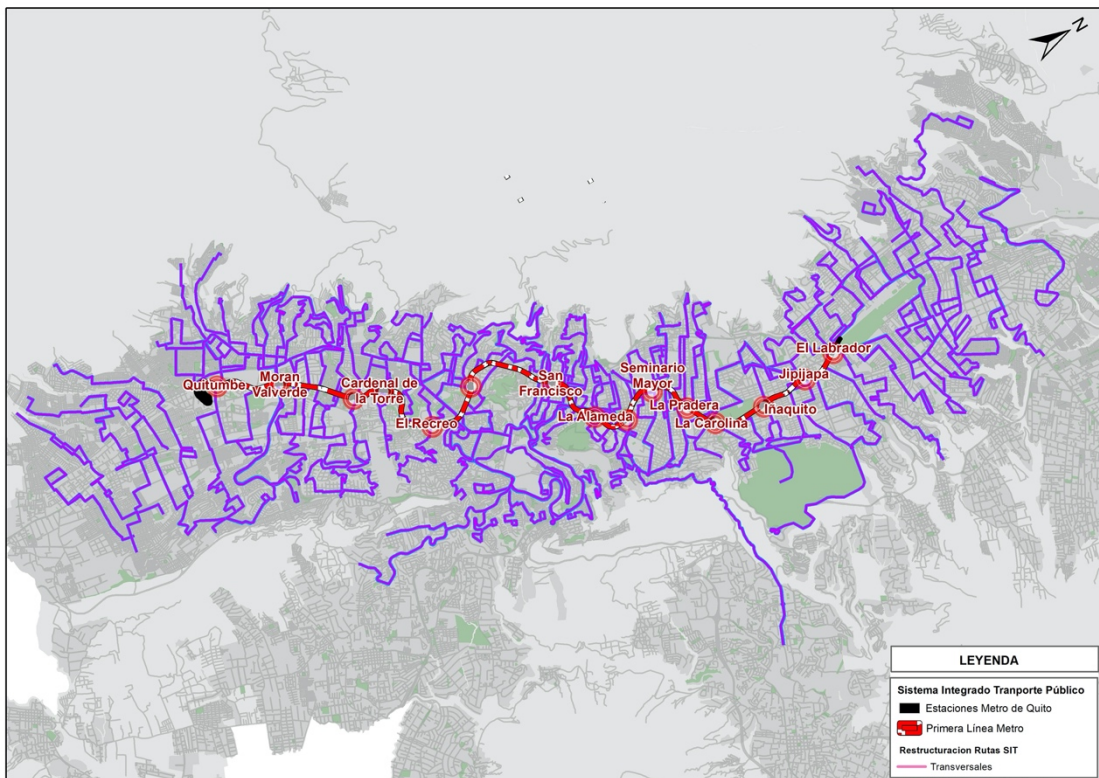
Mapa 3: Servicios Longitudinales



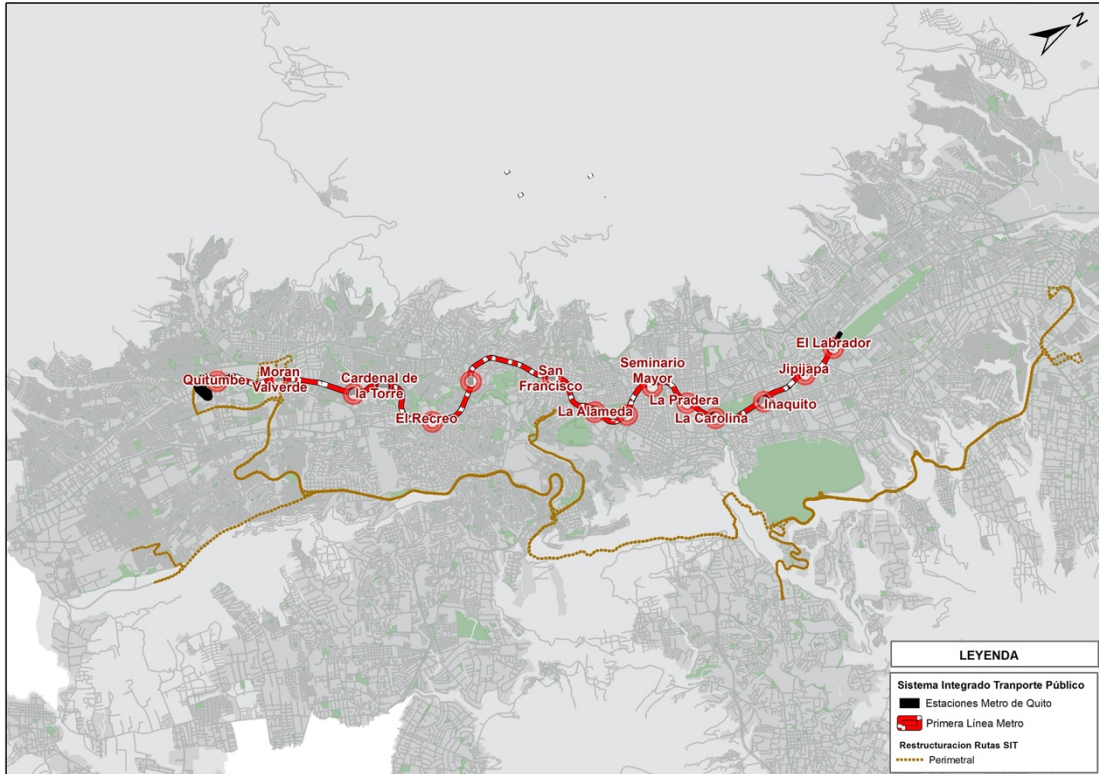
Mapa 4: Servicios Diagonales



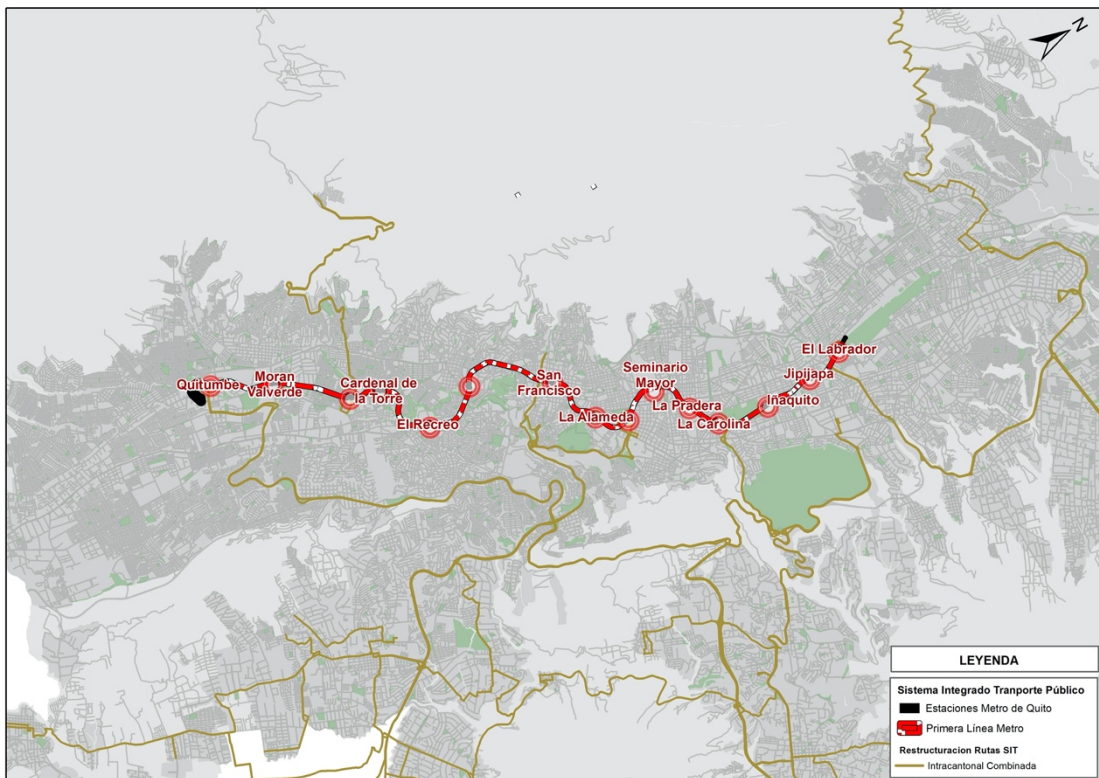
Mapa 5: Servicios Transversales



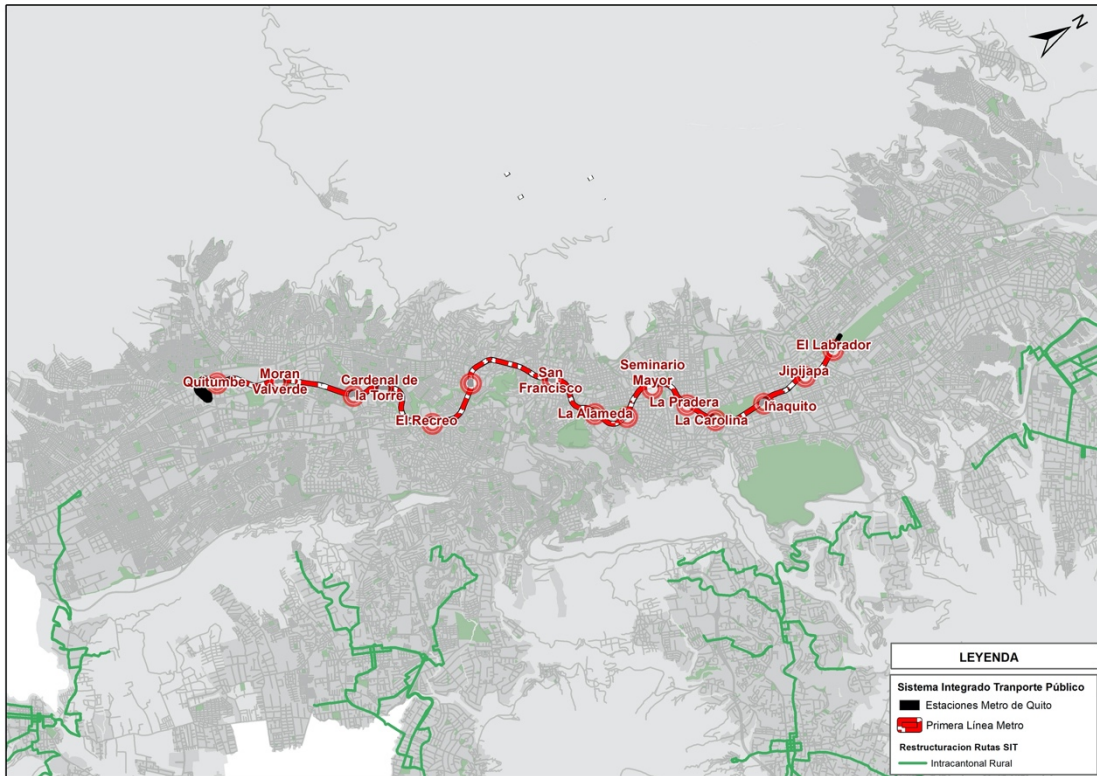
Mapa 6: Servicios Perimetrales



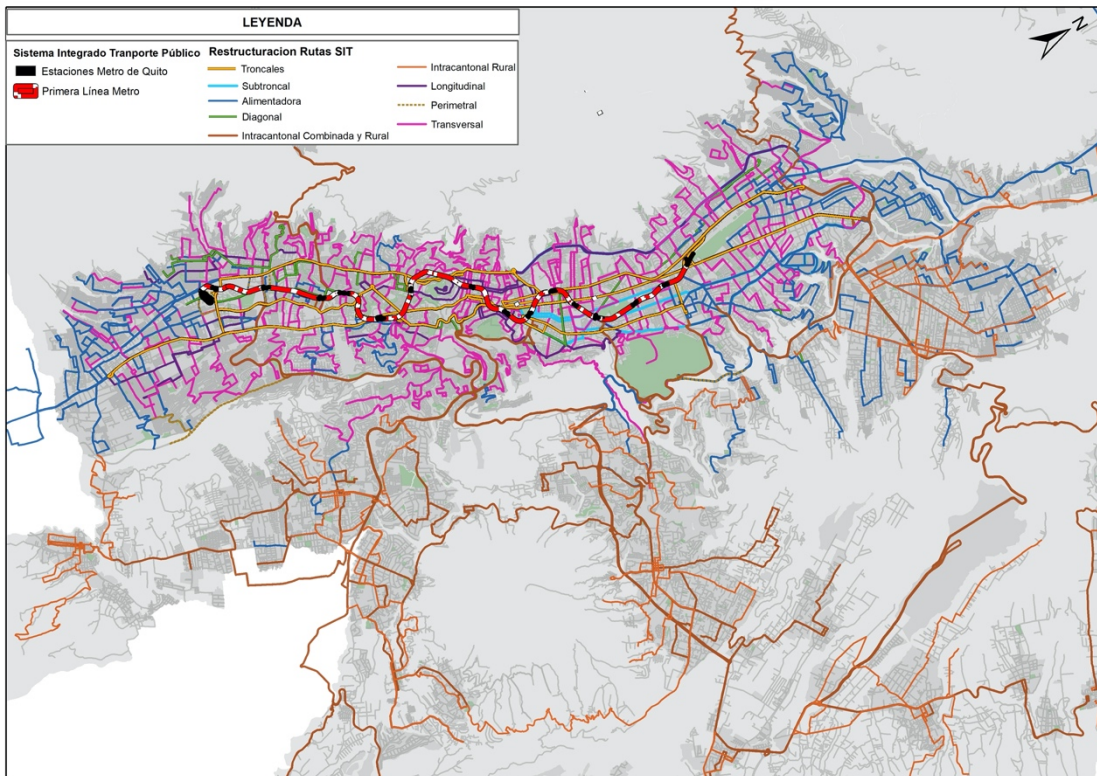
Mapa 7: Servicios Intracantoniales Combinados (Interparroquiales)



Mapa 8: Servicios Intracantoniales Rurales



Mapa 9: Red total de servicios del SITP DMQ



En el Anexo 2 de este documento se presentan los planos generales antes indicados, en una escala que permita una mejor visualización de éstas.

6. FASES DE IMPLEMENTACIÓN DEL SITP-DMQ

La implementación del Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito se propone implementarse en varias fases, conforme las definiciones de planificación establecidas por la Secretaría de Movilidad. A continuación, se detallan las fases:

Tabla 6: Fases de implementación de la reestructuración de rutas

Fase de Integración	Corredor/Servicio	Condición
PRIMERA Etapa 1A	Central Trolebús	Integración física y tarifaria
	Alimentadores administrados por la Empresa de Pasajeros. Nuevos alimentadores en Magdalena y San Francisco.	
	Oriental (Ecovía y Suroriental)	
	Servicios Semiexpresos del Valle de Los Chillos y del Valle de Tumbaco.	Integración física
PRIMERA Etapa 1B	Corredor Central Norte	Integración física y tarifaria
	Corredor Suroccidental	
SEGUNDA	Red de transporte convencional y alimentadora urbana reestructurada a servicios troncales, subtroncales longitudinales, alimentadores, diagonales, transversales y perimetrales.	Integración física y tarifaria
	Servicios Intracantoniales Combinados y Rurales	Integración tarifaria

6.1 Fase Primera de Integración – Etapa 1A

La Primera Fase de operación de la Primera Línea del Metro de Quito considera en primer lugar la condición física y funcional generada en la infraestructura existente en las cuatro estaciones principales de interconexión entre los subsistemas de superficie del Metrobús-Q y Metro (Quitumbe, El Recreo, La Magdalena, y El Labrador).

Adicionalmente, se consideró las conexiones funcionales de las Estaciones San Francisco (Viaducto 24 de Mayo), El Ejido y La Carolina, en las que se plantean nuevos servicios de interfaz con el Metro a los que se les ha asignado la denominación de servicios expresos con los valles de Los Chillos y Tumbaco, que en esta fase no tendrán integración tarifaria.

El planteamiento funcional de la operación involucra la articulación de los tres subsistemas de transporte (Metro, Metrobús-Q con sus alimentadores y Convencional modalidad Intracantonal Combinado), como se ilustra en las tablas y figura siguientes:

Servicios troncales - Fase Primera de Integración – Etapa 1A

Los servicios troncales del Subsistema Metrobús-Q, no pueden competir con el Subsistema Metro, por tal razón se generan circuitos cortos que se integran en las estaciones de transferencia con el Metro. Por este motivo, se deben modificar los circuitos del Corredor Central Trolebús y plantear una mejora en los circuitos del Corredor Oriental.

Tabla 7: Servicios Troncales – Fase 1A

Corredor	Circuito	Tipo de Servicio	Flota	Intervalo (minutos)	Longitud vuelta (Km)
Central Trolebús	El Recreo - Colón	Troncal	10	5	14,8
	Labrador – Ejido	Troncal	13	6	23,3
	T. Carcelén - P. Cuero y Caicedo	Troncal	14	6	23,3
	Quitumbe – Recreo	Troncal	10	5	29,2
	Carcelén - Labrador	Troncal	12	4	14,0
Oriental	T. Guamaní - Universidades	Troncal	43	3	36,14
	Quitumbe – Marín	Troncal	24	4	29,01
	Recreo - Río Coca	Troncal	35	3	26,5
	Guamaní - Recreo	Troncal	15	4	21,49
	Marín – Río Coca	Troncal	19	4	18,4
	Río Coca – Labrador	Integración	4	8	5,28
TOTAL			199		

Los servicios que actualmente son administrados por la Empresa de Pasajeros serán integrados con el Subsistema Metro. Estos comprenden los corredores: Central Trolebús, Ecovía y Suroriental.

Servicios de buses alimentadores – Fase Primera de Integración – Etapa 1A

Tabla 8: Servicios Buses Alimentadores Fase 1A (Alimentadoras actuales)

Estación Terminal	Rutas	Operadora	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Longitud Kilometros	Flota
Labrador	E. M. El Labrador - Comité del Pueblo	EPMTPQ	6	8	14,44	11
	E. M. El Labrador - Cotocollao	EPMTPQ	6	7	27,65	10
	E. M. El Labrador - Kennedy - Eden	EPMTPQ	9	10	9,70	6
	E. M. El Labrador - Laureles	EPMTPQ	9	10	9,64	6
	E. M. El Labrador - Llano Grande - Bonanza	San Juan De Calderón	8	10	30,69	12
	E. M. El Labrador - Rumiñahui	EPMTPQ	8	10	11,20	6
	E. M. El Labrador - Zabaala	Calderón	12	15	34,60	12
Magdalena	Chilibulo - Estación Magdalena	Pichincha	6	8	8,09	5
	Estación La Magdalena - Forestal	San Cristóbal	10	12	12,52	7
Morán Valverde	Morán Valverde - San Fco. de Huarcay	San Cristóbal	14	16	12,26	4
	T. Morán Valverde - Martha Bucaram	Vepiex	9	12	12,87	6
Capulí	Capulí - Caupicho	Transplaneta	5	7	11,08	7
	Capulí - La Cocha	Transplaneta	5	8	11,30	8
Guajalo	Guajaló - San Martín	6 De Diciembre	5	5	14,92	6
Carcelén	T. Carcelén - E. Labrador	Calderón	7	8	14,66	9
	T. Carcelén - Alborada - Bellavista	San Juan	8	10	28,22	13
	T. Carcelén - Calderón - Cabuyal	Calderón	9	12	22,49	9
	T. Carcelén - Calderón - Oyacoto	Calderón	15	25	28,30	6
	T. Carcelén - Colinas del Valle (San Jose del Moran)	Calderón	9	11	18,40	9
Guamaní	T. Guamaní - Venecia	Transplaneta	6	6	4,35	4
	T. Guamaní - Ciudadela Lozada	Juan Pablo	10	15	8,74	5
	T. Guamaní - Héroes de Paquisha	7 De Mayo	8	12	7,70	6
	T. Guamaní - La Joya	Transheroica	6	8	8,95	5
	T. Guamaní - Porvenir	Lujoturisa	12	15	6,89	5
	T. Guamaní - San José de Cutuglagua	Transplaneta	8	12	11,12	6
	T. Guamaní - San Juan de Turubamba	Transplaneta	7	9	7,51	6
	T. Guamaní - Santo Tomas 1	Transplaneta	8	10	6,08	3
T. Guamaní - T. Quitumbe	EPMTP	12	12	13,36	4	

Marín Central	La Tola - San Roque	Quitumbe	10	12	11,41	6
Quitumbe	T. Quitumbe - Ciudadela El Ejército	Secuatrans	10	15	9,15	5
	T. Quitumbe - Cornejo	Juan Pablo	5	8	11,69	6
	T. Quitumbe - La Merced	San Francisco De Chillogallo	5	7	7,20	5
	T. Quitumbe - Los Cóndores	Latina	6	8	8,52	6
	T. Quitumbe - Manuelita Saenz	Ecuatoriana	9	12	15,62	7
	T. Quitumbe - Paquisha	Juan Pablo Y Siete De Mayo	9	12	17,66	8
	T. Quitumbe - Santospamba	Quitumbe	6	8	14,33	12
Recreo	T. Recreo - Argelia	Translatino	9	12	15,34	7
	T. Recreo - Chillogallo	EPMTP	7	9	18,34	9
	T. Recreo - Ferroviaria	TransZeta	9	12	8,79	5
	T. Recreo - Lucha de Los Pobres	Vencedores De Pichincha	5	7	17,35	8
	T. Recreo - Oriente Quiteño	Victoria	10	12	16,60	8
	T. Recreo - Solanda	Juan Pablo II	7	10	11,08	7
Río Coca	E. M. El Labrador - T. Río Coca	EPMTPQ	5	7	5,76	3
	T. Río Coca - Eloy Alfaro - Carapungo	Quiteño Libre	12	15	28,81	9
	T. Río Coca - 6 de Julio	Quiteño Libre	8	11	12,92	7
	T. Río Coca - Agua Clara	Trasporcel	7	10	16,25	10
	T. Río Coca - Comité del Pueblo - La Bota	Alborada	10	12	20,18	10
	T. Río Coca - La Luz	Reino De Quito	13	15	9,20	4
	T. Río Coca - Llano Chico	Reino De Quito	7	9	19,25	10
	T. Río Coca - Monte Aromo	Reino De Quito	10	12	22,34	6
	T. Río Coca - Monteserrín	Reino De Quito	17	20	5,73	2
	T. Río Coca - Nayón	Reino De Quito	7	10	12,10	6
	T. Río Coca - San Juan de Cumbayá	Calderón	22	25	32,24	4
	T. Río Coca - Simón Bolívar - Carapungo	Quiteño Libre	8	10	24,83	10
	T. Río Coca - Zámbara	Reino De Quito	13	15	11,75	4

Servicios nuevos y expresos de los valles - Fase Primera de Integración–Etapa 1A

La infraestructura construida permite tener conexión directa con servicios que vienen de las parroquias rurales ubicadas en los valles de Tumbaco, Los Chillos y Guayllabamba; por tal razón, se requiere efectuar adecuaciones en las zonas aledañas a las estaciones que recibirán esta importante demanda (El Ejido y La Carolina), para que se conviertan en estaciones multimodales con infraestructura mínima.

Tabla 9: Servicios Nuevos y Semiexpresos de los Valles – Fase 1A

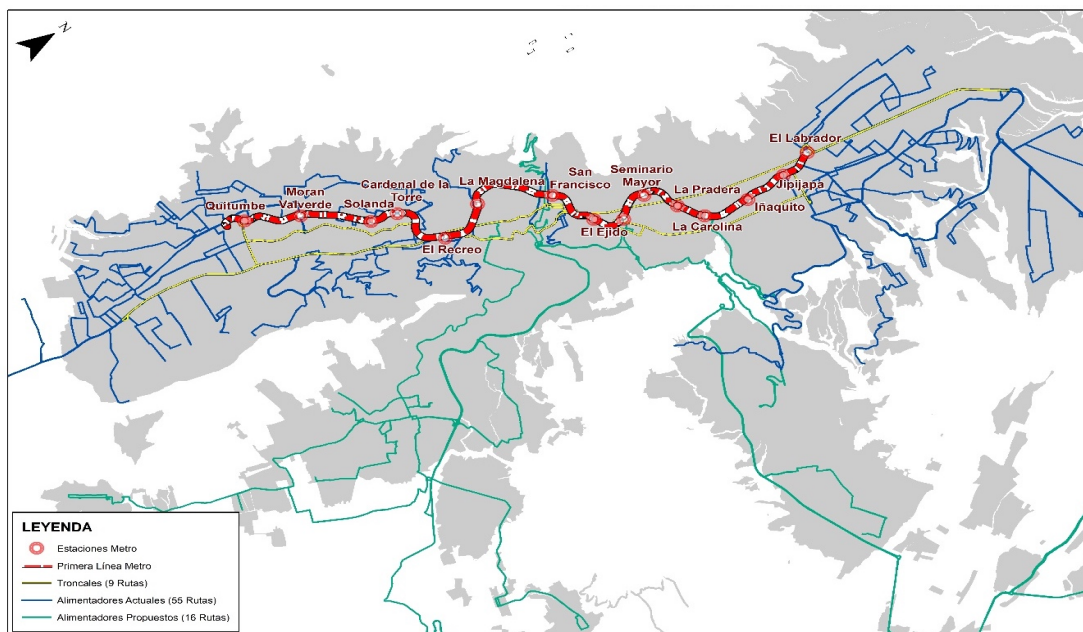
Estación Terminal	Tipo de Ruta	Ruta Propuesta	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Longitud vuelta (km)	Flota
EM San Francisco Viaducto	Alimentador	Libertad - San Francisco - Playón de la Marín	6	8	16,55	12
		La Tola – Centro Histórico – El Placer	4	6	10,81	11
		San Teresa - Píntag - EM San Francisco Viaducto	20	25	60,3	7
		San Juan de Conocoto - Hospital del INFA - EM San Francisco Viaducto	11	12	41	8
		La Merced - EM San Francisco Viaducto	12	15	52,39	11
		El Nacional - Guangopolo - La Armenia - EM. San Francisco	16	16	54,7	9
El Ejido	Expreso Valle de Los Chillos	San Alfonso - Píntag - EM El Ejido	10	15	79,15	16

Estación Terminal	Tipo de Ruta	Ruta Propuesta	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Longitud vuelta (km)	Flota
		La Merced - El Tingo - EM El Ejido	13	15	55,59	9
		El Dean Bajo – 6 de Junio – EM El Ejido	10	10	44,67	14
		San Miguel - Conocoto – La Armenia - EM EL Ejido	12	15	45,79	9
	Expreso Valle de Tumbaco	EM El Ejido - Guápulo - Cumbayá	6	7	21,4	15
La Carolina	Expreso Valle de Tumbaco	EL Quinche - EM La Carolina	10	12	84,59	20
		Yaruquí - EM a Carolina	12	15	65,64	14
		Cumbayá - EM La Carolina	10	12	27,07	7
		Puebo – Tumbaco – EM Carolina	15	17	53,77	10
		El Arenal - Tumbaco - EM La Carolina	18	20	43,38	8
		Aeropuerto - EM La Carolina	12	15	72,49	13
La Magdalena	Expreso Valle de los Chillos	Amaguaña – Adm. Zonal - Conocoto - Puengasí - E. Magdalena	12	15	55,8	18
	Diagonal	Cristo Rey- EM Magdalena	4	6	18,47	16
	Diagonal	La Merced – EM Magdalena	6	8	20,6	12
	Diagonal	La Independencia – EM Magdalena	10	12	22,19	8
El Labrador	Expreso Guayllabamba	El Quinche – Guayllabamba – E. Labrador	5	7	98,40	42
					TOTAL	289

EM = Estación de Metro

Es importante destacar que todos los servicios troncales y de alimentación, a excepción de los denominados expresos y de la ruta alimentadora transversal Libertad – San Francisco – Playón de La Marín, actualmente forman parte del Subsistema Integrado Metrobús-Q y se encuentran plenamente operativos.

Figura No. 8: Sistema Integrado de Transporte Público Fase 1ª



6.2 Fase Primera de Integración – Etapa 1B

La Fase 1B de integración con servicios de superficie comprende la incorporación de los servicios del Corredor Central Norte y Suroccidental, los cuales tendrán integración en las siguientes estaciones:

Servicios Troncales Fase Primera de Integración – Etapa 1B:

Tabla 10: Servicios Troncales Fase 1B

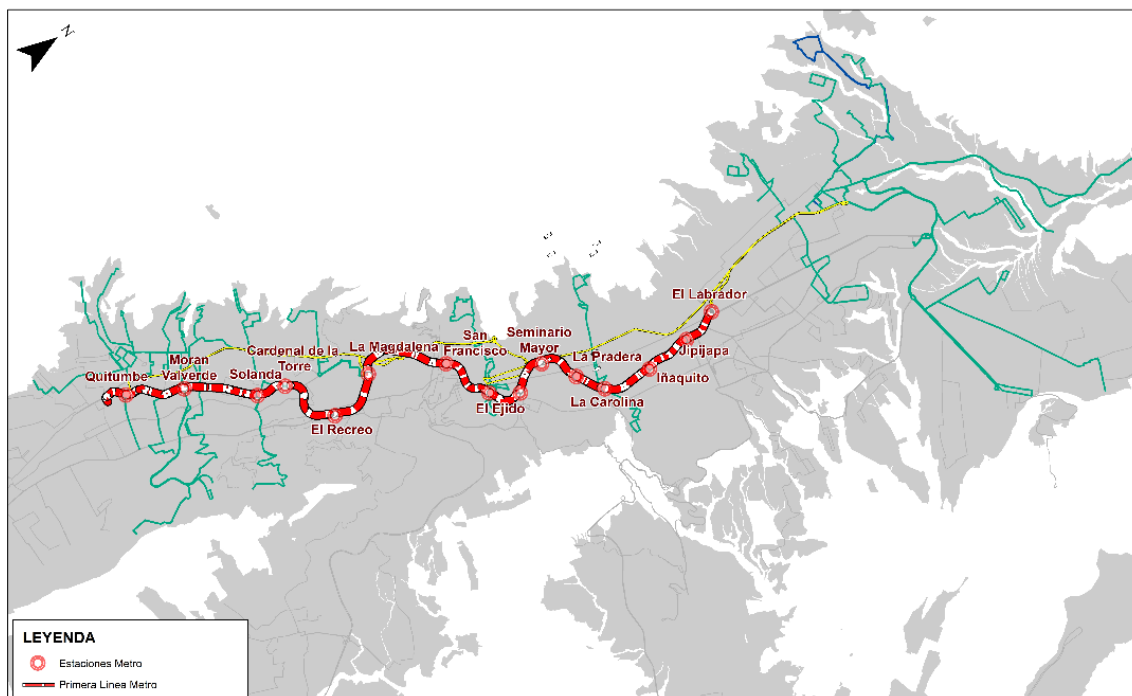
No.	Tipo	Ruta Propuesta	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Km Ida	Km Retorno	Flota
1	Troncal	T. Quitumbe - Seminario Mayor	6	8	14.12	13.85	18
2	Troncal	T. Quitumbe- T. Magdalena	4	6	8.3	8.1	15
3	Troncal	T. Ofelia – Seminario Mayor	4	6	11.8	11.1	19
4	Troncal	T. Ofelia - Santa Prisca	4	6	12.5	12.6	21
5	Troncal	T. Ofelia - T. Labrador	4	6	5.4	5.5	9
Total							82

Tabla 11: Reestructuración de rutas - Fase 1B

Tipo de Ruta	Ruta Propuesta	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Km Ida	Km Retorno	Flota
Transversal	San Martín de Porres - E. Morán Valverde - Santa Bárbara	7	9	10,66	11,63	11
Transversal	Santa Clara - Capulí	5	8	5,84	5,89	8
Transversal	Buenaventura - Capulí	8	10	6,53	6,88	6
Longitudinal	Nuevos Horizontes del Sur - Estación El Calzado	5	8	10,55	10,54	15
Transversal	La Esperanza - Capulí	8	8	5,46	5,47	5
Transversal	Itchimbía - Toctiuco	4	6	6,80	5,08	11
Transversal	El Dorado - La Independencia	4,0	6,0	3,6	4,2	7
Transversal	Aymesa - EM Morán Valverde - Vista Hermosa de Chillogallo	10	15	7,52	6,27	5
Transversal	San Martín de Porres - Lucha de Los Pobres- Cristo Rey	6	8	11,06	9,72	8
Transversal	Vicentina -Floresta -Comuna Alta	12	12	6,99	6,88	4
Transversal	Bellavista - EM La Carolina - San Vicente	5	7	7,17	6,76	11
Transversal	Aida León - Reino de Quito	12	12	9,21	9,89	6
Transversal	La Dolorosa - EM La Magdalena	6	8	5,96	5,56	7
Alimentadora	Zabala - T. La Ofelia	5	5	13,32	13,5	19
Alimentadora	T. Ofelia - Carcelén	6	12	4,45	4,83	6

Alimentadora	T. Ofelia - Pulumahua	5	6	19,77	19,68	22
Alimentadora	T. Ofelia- Planada - San José de Velasco	5	7	7,86	7,21	12
Alimentadora	T. Ofelia - La Pampa	10	10	16,3	16,38	10
Alimentadora	T. Ofelia - Colinas del Norte	5	6	5,84	5,17	8
Alimentadora	T. Ofelia - Carcelén Bajo	6	6	8,44	8,75	10
Alimentadora	T. Ofelia - Carapungo	5	5	10,3	9,86	14
Alimentadora	T. Ofelia - Calderón	5	5	11,63	10,78	15
Alimentadora	T. Ofelia - Calacalí	15	15	25,39	24,37	11
Alimentadora	T. Ofelia - Cdla. Bicentenario	8	8	9,1	8,97	6
Transversal	Atucucho - Comité del Pueblo	4	6	10,11	10,23	18
Transversal	Guanguiltagua - Estadio Olímpico - Mañosa	4,0	6,0	5,5	4,2	9
Total						264

Figura No. 9: Sistema Integrado de Transporte Público Fase 1B



6.3 Fase Segunda de Integración

En esta fase se incorporará física y tarifariamente la Troncal del Corredor Alonso de Angulo con el circuito detallado en la siguiente tabla:

Tabla 12: Servicio Troncal Fase 2

Tipo	Ruta Propuesta	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Km Ida	Km Retorno	Flota
Troncal	E. Morán Valverde – P. Universidades	4	6	12,6	13,4	26

Tipo	Ruta Propuesta	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Km Ida	Km Retorno	Flota
Subtroncal Amazonas	EM Labrador - EM El Ejido	3	5	7,41	7,79	22
Subtroncal Eloy Alfaro	T. Carcelén - EM Ejido	4	6	15,37	15,14	27
Subtroncal Mariscal Sucre Norte	T. Ofelia - EM Magdalena	4	6	20,5	20,35	32
Subtroncal Shyris	Subtroncal Shyris - Comité del Pueblo - Marín	6	10	15,96	15,65	16
Total						97

Adicionalmente, se incorporará tarifariamente el resto de las rutas reestructuradas del Subsistema Convencional Combinado y Rural, los cuales se transformarán en los diferentes servicios, definidos en el Plan, cuyo detalle se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 13: Reestructuración de rutas Fase 2

Tipo de Ruta	Ruta Propuesta	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Kilómetros Ida	kilómetros Retorno	Flota final
Transversal	Aida León - Ciudadela Tarqui	12	12	8,84	8,90	6
Transversal	Alegría - La Lorena	7,5	9,5	9,78	9,41	9
Alimentadora	Alma Lojana - Marín Central	12	15	6,06	6,17	4
Transversal	Amagás del Inca - EM Labrador - San Vicente de la Florida	8	10	10,46	9,19	10
Intracantonal Combinada	Amaguaña - La Salle - Marín	9	10	27,38	26,49	15
Intracantonal Rural	Amaguaña - La Vaquería	12	15	3,65	3,49	2
Intracantonal Rural	Amaguaña - San Carlos - Cataguango	20	25	7,38	8,00	3
Transversal	Área Verde - Rancho Alto	4	6	11,62	12,05	20
Transversal	Argelia Alta - Santa Bárbara - Cristo Rey	10	10	13,14	12,70	10
Transversal	Aymesá - EM Morán Valverde - San Luis de Chillogallo	8	12	7,47	7,64	7
Intracantonal Rural	Babilonia - Carapungo	30	30	11,81	11,63	3
Transversal	Balcón del Valle - Nueva Aurora 1	10	12	10,96	11,37	8
Transversal	Balcón del Valle - Nueva Aurora 2	10	12	10,98	11,19	8
Transversal	Barrio 6 de diciembre - Est El Ejido	10	12	17,22	17,17	12
Longitudinal	Barrio Nuevo - CHQ - Seminario Mayor	6	8	9,14	8,38	10

Tipo de Ruta	Ruta Propuesta	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Kilómetros Ida	kilómetros Retorno	Flota final
Intracantonal Rural	Belo Horizonte - El Quinche	10	12	7,27	7,16	5
Intracantonal Rural	Bonanza - Carapungo	30	30	13,40	10,65	3
Transversal	Buenos Aires - Pinar Alto	10	10	9,67	10,79	7
Intracantonal Rural	Calderón - Marianitas - Carapungo	30	30	9,59	8,92	3
Transversal	California - San Carlos	10	12	4,91	4,43	3
Intracantonal Rural	Capilla - Carapungo	15	17	8,22	8,91	4
Perimetral	Carapungo - Cumbayá	3	5	18,70	17,99	18
Intracantonal Rural	Carapungo - Mitad del Mundo - 4 de Abril	12	15	17,74	16,28	8
Alimentadora	Carapungo - Simon Bolivar - EM Jipijapa	8	10	13,97	13,60	12
Alimentadora	Carapungo - T Quitumbe	3	5	39,26	39,36	53
Alimentadora	Caupicho - Cdla Lozada	8	10	7,19	7,18	7
Transversal	Caupicho - Peralta	7,5	7,5	7,01	7,42	7
Alimentadora	Cdla del Ejercito - Quitumbe	6	8	5,25	3,90	5
Alimentadora	Cdla del Ejercito 2 - T Morán Valverde	6	8	5,90	5,27	6
Intracantonal Rural	Centro De Cumbaya - Centro De Tumbaco - El Arenal	12	15	11,48	11,67	7
Intracantonal Rural	Centro de Tumabco - Rumihuayco - Chiviquí	15	17	6,11	6,11	3
Transversal	Chahuarquingo - Hermano Miguel	10	12	6,01	5,63	4
Intracantonal Rural	Chiviquí - Centro de Tumbaco/ Centro de Tumabco - Rumihuayco - Chiviquí	15	17	3,36	3,55	2
Intracantonal Rural	Chuispiacu - Tola Chica 3	30	30	7,38	7,38	2
Alimentadora	Cocotog - Llano Chico - Terminal Río Coca	5	7	11,85	10,80	11
Alimentadora	Cocotog - Simon Bolivar - T Río Coca	10	12	8,93	8,90	5
Intracantonal Combinada	Collaqui - Tumbaco - T Río Coca	18	20	23,51	22,63	7
Transversal	Colmena - EM San Francisco	5	7	2,77	3,16	5
Transversal	Comuna - La Colmena	10	12	8,98	8,69	7
Intracantonal Rural	Comuna - Leopoldo Chávez - Tumbaco	6	8	3,37	3,56	5
Intracantonal Rural	Comuna Central - Tumbaco	6	8	1,88	2,08	2
Intracantonal Rural	Cuandina - Amaguaña - Cataguango - Terminal Guamani	13	15	16,50	16,14	9
Transversal	Eden - EM Ejido	10	12	7,81	7,94	5
Transversal	Eden del Valle - Colmena	5	6	9,60	9,37	14

Tipo de Ruta	Ruta Propuesta	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Kilómetros Ida	Kilómetros Retorno	Flota final
Intracantonal Combinada	El Arenal - T Río Coca	15	20	21,55	21,92	9
Intracantonal Rural	El Carmen - Yaruquí	20	25	5,64	5,42	2
Transversal	El Inca - Cochapamba Norte	8	10	6,85	6,16	6
Intracantonal Combinada	El Nacional - La Marín	16	16	29,64	29,68	9
Intracantonal Rural	El Quinche - Cusubamba	12	15	8,30	8,48	5
Intracantonal Combinada	El Quinche - Guayllabamba - Ofelia	5	7	44,95	45,12	42
Intracantonal Rural	El Quinche – Molino Alto	40	40	7,40	7,39	2
Intracantonal Rural	El Quinche – San Antonio de Cucupuro	60	60	5,60	5,59	1
Intracantonal Rural	El Quinche – San Vicente de Cucupuro	30	30	2,56	2,33	1
Intracantonal Combinada	El Quinche - T Río Coca	10	12	44,91	45,02	22
Perimetral	El Troje - La Marín	5	8	22,36	20,25	18
Alimentadora	EM El Labrador - Alborada - Bellavista	10	12	19,48	19,63	12
Alimentadora	EM El Labrador - Calderón - Cabuyal	10	12	17,49	17,75	9
Alimentadora	EM El Labrador - Carapungo - Ecuador - Bicentenario	8	10	16,45	17,06	13
Alimentadora	EM El Labrador - Colinas del Valle - San Juan de Calderón	10	12	17,10	17,09	12
Alimentadora	EM El Labrador - Llano Grande - Bonanza	6	8	17,09	13,68	16
Alimentadora	EM El Labrador - Zabala	10	15	17,23	17,37	11
Alimentadora Semiexpresa	EM El Labrador - Velasco	6	8	9,31	9,51	9
Alimentadora	EM Labrador - Babilonia - San Juan de Calderón	10	12	18,97	18,97	13
Subtronal Amazonas	EM Labrador - EM El Ejido	3	5	7,41	7,79	22
Longitudinal	Epiclachima - La Marín - La Alameda	6	6	8,89	8,62	10
Alimentadora	Forestal - El Recreo	6	8	5,75	5,87	8
Transversal	González Suárez - EM La Carolina - EM La Pradera - La Primavera	4	6	6,07	6,58	12
Intracantonal Combinada	Guayllabamba - El Quinche	15	18	10,26	10,14	5
Intracantonal Rural	Hipermarket - Alangasí – La Cocha.	8	10	8,86	8,86	6
Diagonal	Hosp. del Sur - Escuela Sucre	4	6	7,35	9,68	15
Alimentadora	Hospital San Francisco - EM El Labrador	10	12	9,56	9,61	7

Tipo de Ruta	Ruta Propuesta	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Kilómetros Ida	kilómetros Retorno	Flota final
Transversal	Intercambiador Interoceánica - Simón Bolívar - Quito Tenis	8	8	10,73	11,33	10
Transversal	Jardín del Valle - EM San Francisco Viaducto	10	12	7,09	6,17	4
Transversal	Jardín del Valle - Marín Central	10	12	5,48	5,00	4
Transversal	Jardines del Batán - Estadio Olímpico - Granda Centeno	7	6	5,06	5,03	5
Diagonal	Jarrín - Machala - Shyris - El Arbolito	5	7	13,90	13,89	21
Intracantonal Rural	Juan De La Cruz - San Antonio de Paschoa	30	35	5,85	6,35	1
Alimentadora	Khon - T Quitumbe	6	8	5,60	6,80	7
Transversal	La Alcantarilla - Recreo	6	8	4,57	3,89	6
Transversal	La Clemencia - Cdla Santiago	7,5	9,5	5,18	5,50	5
Alimentadora	La Cruz - Zabala - EM Labrador	10	12	19,74	20,00	13
Transversal	La Floresta - La Comuna	12	15	6,66	6,79	4
Transversal	La Independencia - EM Morán Valverde - Guajaló	6	8	6,66	6,27	8
Alimentadora Semiexpresa	La Josefina - EM Labrador	6	8	11,15	11,74	14
Longitudinal	La Marín - Coliseo Rumiñahui - Gonzales Suarez - EM La Carolina	6	8	10,00	10,10	11
Intracantonal Combinada	La Merced - La Marín	12	15	23,46	24,19	10
Intracantonal Combinada	La Morita - T Río Coca	18	20	21,14	22,59	7
Transversal	La Pradera - Hospital de la Policía	7	10	3,97	3,73	4
Transversal	La Tola - Itchimbía - CH - San Juan	8	6	4,26	3,60	5
Transversal	La Tola - Itchimbía - CH - Toctiuco Bajo	8	8	3,64	3,77	4
Transversal	La Victoria - San Carlos - Vencedores del Norte	10	12	7,29	8,69	6
Intracantonal Combinada	Las Palmeras - Alangasí - Marín	29	29	25,52	25,79	4
Diagonal	Llano Chico - EM Jipijapa	8	7	10,30	9,97	9
Alimentadora	Los Cóndores - T Quitumbe	6	8	4,52	4,14	5
Intracantonal Rural	Los Guabos - La Primavera	10	12	2,38	2,41	2
Transversal	Lucha de Los Pobres A - Delia María II	8	8	9,60	6,52	6
Intracantonal Combinada	Lumbisí - Cumbayá - T Río Coca	14	17	17,34	19,23	7
Intracantonal Rural	Luz Y Vida - Carapungo - La Bota	8	15	10,06	10,94	10
Intracantonal Rural	Macarena - Conocoto - Los Álamos	15	17	11,50	11,50	6

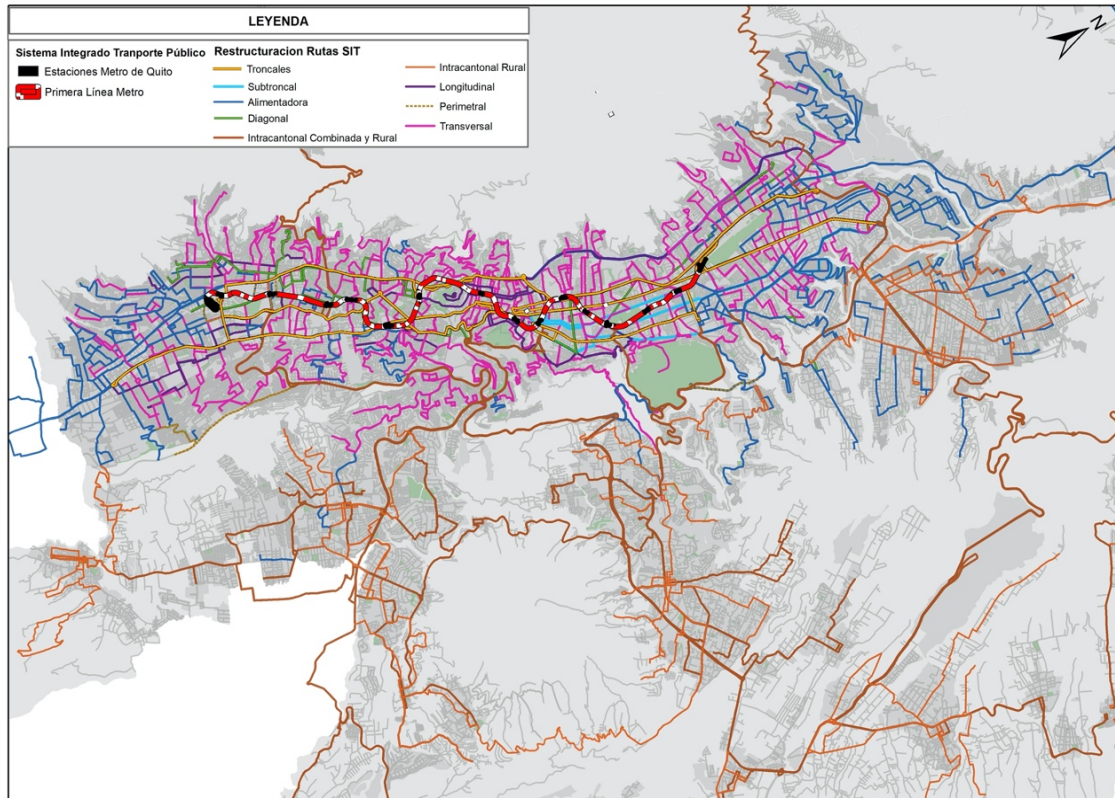
Tipo de Ruta	Ruta Propuesta	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Kilómetros Ida	Kilómetros Retorno	Flota final
Intracantonal Combinada	Mercado Mayorista - EM. Solanda - Lloa	12	15	12,84	12,79	8
Transversal	Mirador Alto San Martin - Santospamba 3	8	10	10,79	11,11	9
Transversal	Miraflores - Guápulo	6	8	6,61	6,51	9
Transversal	Monjas Alto - Escuela Sucre	10	12	6,32	6,82	5
Transversal	Montserrat - Marín Central	7	10	14,79	14,68	16
Transversal	Monteserrín - Plaza de las Américas	10	12	6,91	6,81	6
Alimentadora	Músculos y Rieles - Caupicho - Chillotallo	6	8	12,25	12,41	14
Intracantonal Combinada	NAIQ - Vía Collas - T Carcelén	12	15	28,38	28,40	9
Intracantonal Rural	Nayón - Tanda - Cumbayá	12	15	12,01	11,91	8
Transversal	Nazareth - Santa María	6	7	8,67	9,52	10
Diagonal	Ninallacta - Solanda - Av Napo - Seminario Mayor	6	12	19,37	18,73	23
Transversal	Nueva Aurora – Urb. Municipal Turubamba de Monjas	8	10	19,57	15,26	15
Intracantonal Rural	Ontaneda Alta - Conocoto - San Gabriel	10	12	12,56	15,39	7
Transversal	Oriente Quiteño - Reina de Quito	4	6	10,18	10,62	20
Transversal	Orquídeas - EM El Ejido	10	12	7,28	10,58	7
Intracantonal Rural	Otón de Vélez - Yaruquí	12	12	9,90	9,90	6
Intracantonal Rural	Oyacoto - Carapungo - Eloy Alfaro	10	16	17,80	18,16	14
Intracantonal Rural	Palugo - Pifo	30	30	5,13	4,84	1
Longitudinal	Panecillo - Seminario Mayor	6	8	7,03	6,27	9
Alimentadora	Paquisha - T Quitumbe	8	10	8,90	9,45	8
Diagonal	Parada Alonso de Angulo - Marín Central	4	8	6,31	7,05	12
Transversal	Parque Metropolitano - Rumipamba	7	10	8,32	8,33	9
Alimentadora	Pedestales - T Morán Valverde	6	8	7,84	7,65	9
Transversal	Pedestales - Turubamba de Monjas - Santa Isabel	6	8	8,13	8,52	10
Alimentadora	Peralta - San Fernando - T Quitumbe	8	10	8,21	7,86	7
Intracantonal Combinada	Pifo - Terminal Río Coca	15	18	32,99	30,35	10
Alimentadora	Playwood II - T Guamaní	8	10	3,20	3,30	3
Intracantonal Rural	Plazabamba - Tumbaco	15	18	5,28	5,25	3
Intracantonal Rural	Pomasqui -Carapungo	6	8	9,72	9,77	11

Tipo de Ruta	Ruta Propuesta	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Kilómetros Ida	Kilómetros Retorno	Flota final
Transversal	Prados del Condado – T. Carcelén	10	12	7,16	7,72	6
Alimentadora	Pueblo Blanco - EM El Labrador	5	7	16,63	16,58	24
Intracantonal Combinada	Puambo - Río Coca	12	15	28,86	29,46	12
Transversal	Puerta del Sol - 23 de Junio	10	12	8,15	8,22	5
Transversal	Quintana - La Pulida	7	9	12,83	10,97	12
Intracantonal Combinada	Quitumbe - Aeropuerto	8	10	53,37	53,17	27
Alimentadora	Rocío de Guamaní - T Quitumbe	6	8	7,23	7,14	9
Alimentadora	Roldós - Machala - EM Labrador	8	10	12,70	12,83	10
Intracantonal Rural	Rumicucho Alto - San José de Pomasqui	8	10	12,70	12,60	11
Transversal	San Alfonso - El Conde	8	10	8,18	7,55	7
Alimentadora Semiexpresa	San Antonio - 13 de Junio - EM El Labrador	10	14	24,25	24,07	14
Alimentadora Semiexpresa	San Antonio - Kartodromo - EM El Labrador	10	14	25,31	23,94	15
Intracantonal Rural	San Antonio de Pichincha - Tanlagua	30	30	8,71	9,40	1
Transversal	San Bartolo - Vencedores de Pichincha	4	6	5,44	5,14	10
Longitudinal	San Blas - Unión Popular - EM Morán Valverde	6	8	8,60	9,35	11
Alimentadora	San Isidro - Porvenir - T Guamaní	7	5	5,48	4,01	5
Transversal	San Isidro de Puengasí - Cima de la Libertad	7	7	10,38	10,28	11
Intracantonal Rural	San José - Yaruquí La Rabija	25	25	7,55	7,56	2
Alimentadora	San José del Morán - Esperanza - EM El Labrador	8	10	13,04	13,17	11
Intracantonal Rural	San Juan Alto - Centro De Cumbayá	30	30	6,09	6,21	2
Intracantonal Rural	San Juan de Cumbayá - Santa Inés	8	10	7,56	7,56	6
Transversal	San Martín de Porres - San Blas - Huaracay	6	8	12,18	11,71	14
Transversal	San Miguel de Amagás - EM Labrador - Pinar Bajo	8	10	6,72	6,65	6
Transversal	San Pablo - Miraflores - EM Seminario Mayor	4	6	5,22	6,61	11
Transversal	San Patricio - Forestal - Magdalena Alta	6	8	9,76	9,85	13
Intracantonal Combinada	Santa Isabel - Conocoto - Marín	8	10	23,98	23,09	15
Intracantonal Rural	Santa Rosa - Centro de Cumbayá - Pillagua	10	12	3,38	3,36	2
Alimentadora	Santo Domingo - Cutuglagua - T Quitumbe	8	10	11,65	11,65	9

Tipo de Ruta	Ruta Propuesta	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Kilómetros Ida	kilómetros Retorno	Flota final
Alimentadora	Santospamba - T Quitumbe	5	7	6,79	6,60	12
Intracantonal Rural	Sigsipamba - Pifo	30	30	6,86	8,05	2
Subtronal Shyris	Subtronal Shyris - Comité del Pueblo - Marín	6	10	15,96	15,65	16
Alimentadora	T. Río Coca - Nayón - Monte Aromo	7	10	11,10	11,26	11
Alimentadora Semiexpresa	T Carcelén - EM El Labrador	5	7	7,31	7,37	10
Alimentadora	T. Carcelén - Calderón - Oyacoto	12	15	13,91	13,80	6
Alimentadora	T. Carcelén - Carcelén Bajo	6	8	5,53	5,28	7
Alimentadora	T. Carcelén - Carmen Bajo	10	12	8,16	8,16	5
Subtronal Eloy Alfaro	T. Carcelén - EM Ejido	4	6	15,37	15,14	27
Alimentadora	T. Carcelén - Real Audiencia - EM El Labrador	6	10	8,82	9,02	11
Alimentadora	T. Carcelén Barrio - EM El Labrador	10	12	9,65	10,22	7
Longitudinal	T. Guamaní - Av. 3 - Av. Turubamba – Est. Morán Valverde - Chillogallo	8	8	10,37	9,84	9
Alimentadora	T. Guamaní - San Juan de Turubamba - Simón Bolívar - E M Morán Valverde	12	12	18,37	19,65	7
Alimentadora	T Guamaní - T Quitumbe	6	7	6,93	6,44	8
Alimentadora	T. La Ofelia - Bellavista - Ana María	6	6	17,87	17,99	19
Alimentadora	T. La Ofelia - Pisulí	5	5	9,17	8,60	14
Alimentadora	T. La Ofelia - Roldós	10	10	7,71	7,79	5
Alimentadora	T. Morán Valverde - San Fco. de Huarcay	8	10	6,11	6,15	6
Subtronal Mariscal Sucre Norte	T. Ofelia – EM. Magdalena	4	6	20,50	20,35	32
Diagonal	T. Ofelia - Machala - República - El Ejido	5	7	14,13	14,00	20
Alimentadora	T. Ofelia - Mena del Hierro	8	8	4,78	5,30	4
Longitudinal	T. Ofelia - Miraflores - EM Seminario	4	6	18,45	17,69	29
Intracantonal Combinada	T. Ofelia - Nono	12	15	22,59	23,15	12
Alimentadora	T. Ofelia - Planada - Rancho Alto	6	8	9,25	9,02	12
Perimetral	T Quitumbe - Carcelén	10	12	43,92	44,86	21
Alimentadora	T Quitumbe - Cumbayá	4	6	29,13	26,72	28
Alimentadora	T. Quitumbe - Cutuglagua - La Joya	6	8	10,53	12,32	12
Alimentadora	T Quitumbe - Manuelita Sáenz	7	10	7,71	7,91	8
Perimetral	T. Quitumbe - Marín	5	7	21,33	22,62	21

Tipo de Ruta	Ruta Propuesta	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Kilómetros Ida	kilómetros Retorno	Flota final
Alimentadora	T. Recreo - Ferroviaria	7	10	2,86	2,90	3
Alimentadora	T. Recreo - Solanda	5	7	5,68	5,40	8
Alimentadora	T. Río Coca - Carapungo - Luz y Vida	8	10	18,18	18,19	15
Alimentadora	T Río Coca - 6 de Julio	7	10	6,50	6,48	7
Alimentadora	T. Río Coca - Comité del Pueblo - La Bota	8	10	9,95	10,23	8
Alimentadora	T. Río Coca - Llano Grande - Landázuri	10	12	17,29	17,34	11
Intracantonal Combinada	T. Río Coca - Yaruquí	12	15	35,06	36,01	14
Alimentadora	T. Río Coca - Zámbriza	10	12	5,89	5,86	4
Intracantonal Combinada	Tolóntag – Colibrí – Marín	13	13	33,84	31,99	10
Intracantonal Rural	Tolóntag - Píntag	12	15	8,24	8,24	3
Transversal	Trinidad - Guamaní - Santo Tomas 1	8	10	5,60	4,30	5
Alimentadora	La Pampa Ecuatoriana - Camal Metropolitano - T Morán Valverde	6	8	8,72	8,51	10
Transversal	Vicentina - La Floresta - Rosaspamba	12	12	7,13	7,03	5
Intracantonal Rural	Yaruquí - Chugulín - Tababela - Oyambarillo	35	35	14,18	14,90	3
Intracantonal Rural	Zabala - Gualo	12	15	10,95	10,58	5
Intracantonal Rural	Zonal Los Chillos - Alangasí - Tumbaco	10	12	34,20	34,20	18

Figura No. 10: Sistema Integrado de Transporte Público Fase 2



6.4 Resumen general de las fases de integración

Resumiendo, el detalle de todo lo anteriormente expuesto, en la tabla se exponen los datos relevantes de los tipos de servicios y la flota requerida:

Tabla 14: Flota total por fases de implementación

Fase de Integración	Flota	Tipo de servicio	Flota	Año Estimado
PRIMERA Etapa 1A	Buses articulados	Troncal	199	2021
	Alimentadores	Alimentador y transversal	472	
	Buses expresos y nuevos alimentadores	Valle de Los Chillos y Tumbaco	188	
	Trenes	Troncal	18	
PRIMERA Etapa 1B	Buses articulados	Troncal	281	2022
	Alimentadores	Alimentador y transversal	736	
	Trenes	Troncal	18	
SEGUNDA	Buses articulados	Troncal	307	2022
	Buses articulados piso bajo	Subtroncales	97	
	Alimentadores	Alimentador y transversal	2.425	
	Trenes	Troncal	18	

En el Anexo 1 se detallan en cuadros todos los datos y características de las rutas actuales y propuestas. En el Anexo 2 se adjuntan los planos generales de los diferentes tipos de rutas definidos en el presente Plan.

7. NECESIDADES DE INFRAESTRUCTURA

En cuanto a requerimientos de infraestructura, es necesario realizar varias intervenciones con la finalidad de facilitar la integración y eliminar posibles afectaciones a la circulación normal en las vías y también facilitar la integración entre los diferentes servicios que en muchos casos se realizarán en lugares donde no existe una estación.

Se han definido intervenciones en los sectores aledaños a las estaciones del Metro, subsistema que recibirá la mayor carga de demanda de pasajeros.

Para facilidad se han agrupado las intervenciones por cada estación de transferencia:

El Labrador

- Completar señalización horizontal, vertical y viseras en las paradas de todas las rutas alimentadoras.
- Señalización horizontal y vertical para circulación peatonal en los accesos de la estación.
- Mejoramiento de la semaforización que agilite el ingreso y salida de las unidades alimentadoras y troncales de la Estación.

Jipijapa

- Señalización horizontal y vertical para circulación peatonal en los accesos de la estación.
- Señalización de paradas para buses y facilidades para maniobras de retorno de unidades que atienden servicios transversales de conexión.

Iñaquito

- Señalización horizontal y vertical para circulación peatonal en los accesos de la estación.
- Señalización de paradas para buses y facilidades para maniobras de retorno de unidades que atienden servicios transversales de conexión.

La Carolina

- Aprobación de uso de parada de buses en el parque La Carolina (actual parqueadero frente a la Av. Eloy Alfaro) y, circulación de buses por el Túnel Guayasamín, lo cual implica la revisión de los contraflujos.
- Adecuar la parada en el actual estacionamiento del parque La Carolina junto a la Av. Eloy Alfaro y diseños arquitectónicos y de reformas geométricas para entrada y salida de buses.
- Conformar una intersección semaforizada en el cruce de la Avenida Eloy Alfaro con la salida de la parada/estacionamiento del parque La Carolina.

Pradera

- Señalización horizontal y vertical para circulación peatonal en los accesos a la estación.
- Señalización de paradas para buses y facilidades para maniobras de retorno de unidades que atienden servicios transversales de conexión.

Universidad Central

- Señalización horizontal y vertical para circulación peatonal en los accesos a la estación.
- Señalización de paradas para buses y facilidades para maniobras de retorno de unidades que atienden servicios transversales de conexión.

EL Ejido

- Adecuar la parada de buses en el parque El Arbolito: Av. Tarqui y 6 de Diciembre, siendo necesario realizar los diseños arquitectónicos y de reformas geométricas.

- Mejoramiento de los cruces peatonales desde los Parques El Arbolito y Ejido.

Alameda

- Señalización horizontal y vertical para circulación peatonal en los accesos a la estación.
- Señalización de paradas para buses y facilidades para maniobras de retorno de unidades que atienden servicios transversales de conexión.

San Francisco

- Definir la operación en el Viaducto 24 de mayo para la parada de buses en los dos sentidos.
- Analizar solución a circulación en el redondel junto al Parque Cumandá (Av. Cumandá y Santa Cruz).
- Adecuar la parada con estructura cerrada y aislamiento acústico en las paradas del Viaducto; así como, el diseño de reformas geométricas para el retorno de los buses en el sector de San Roque.

La Magdalena

- Señalización de ingreso y salida de los buses en función de los planes de circulación que se definan.
- Mejorar accesos peatonales con señalización horizontal y vertical de la Estación.

El Recreo

- Mejorar accesos de entrada y salida de buses alimentadores y articulados.
- Redefinir circulación interna para evitar maniobras de giros en U dentro de la Estación.
- Plantear el plan de circulación peatonal de la Estación y la conexión con el Centro Comercial El Recreo.

Cardenal de la Torre

- Señalización horizontal y vertical para circulación peatonal en los accesos de la estación.
- Señalización de paradas para buses y facilidades para maniobras de retorno de unidades que atienden servicios transversales de conexión.

Solanda

- Señalización horizontal y vertical para circulación peatonal en los accesos de la estación.
- Señalización de paradas para buses y facilidades para maniobras de retorno de unidades que atienden servicios transversales de conexión.

Morán Valverde

- Señalización horizontal y vertical para circulación peatonal en los accesos de la estación.
- Señalización de paradas para buses y facilidades para maniobras de retorno de unidades que atienden servicios transversales de conexión.

Quitumbe

- Mejorar accesos de entrada y salida de buses alimentadores y articulados.
- Definir las zonas de circulación peatonal en superficie para la conexión de usuarios de la terminal urbana e interprovincial, con el Metro.
- Disminuir el número de buses tipo que operan dentro de la estación, se necesita recuperar espacios dentro y fuera de la Estación Quitumbe que actualmente en

hora valle se usan como parqueaderos de buses. Se aplicará las definiciones de la reestructuración de rutas.

Las paradas del Corredor Nororiental Ecovía en el tramo Simón Bolívar – Jipijapa desde su construcción tienen problemas operativos por la diferencia de altura entre el bus y el piso de la parada, este inconveniente deberá ser resuelto para evitar accidentes a los usuarios y mejorar la calidad de servicio y accesibilidad.

8. AGRUPACIÓN DE RUTAS PARA PROPICIAR EL PROCESO DE ASIGNACIÓN A LOS OPERADORES

La asignación de las rutas reestructuradas se ha concebido realizarse por grupos o paquetes de rutas que geográficamente se ubiquen en el contexto urbano de la ciudad de Quito y los valles aledaños, criterio que al mismo tiempo es coincidente territorialmente en cierta manera con la oferta de los actuales servicios. Esa situación de operar en determinadas zonas por varias décadas ha dado paso al establecimiento de estructuras logísticas que dan soporte a los actuales operadores que les ha permitido optimizar su operación. Sin embargo, también es lógico tener en cuenta que, si son nuevos operadores, la agrupación geográfica de rutas, precisamente les permitirá alcanzar los mayores niveles de eficiencia operacionales y financieros.

Estas definiciones permitieron conformar 16 grupos de rutas o servicios. En la siguiente tabla se exponen, el número de rutas de cada grupo, la flota necesaria para el servicio por tipo y el número de km-día totales de cada uno de ellos y los mapas generales correspondientes.

Tabla 15: Grupos de rutas y características generales definidas para el proceso de asignación a los operadores

N°	Grupo de Rutas para Asignación	Tipo de Ruta	Número de Rutas/Circuitos	Flota	Tipo de Vehículo	Km-día	Demanda Pas/día
1	Alonso de Angulo	Total	15	154		30.929,04	252.275
		Alimentadora	6	51	Bus Tipo	11.468,63	41.244
		Diagonal	2	27	Bus Tipo	5575,02	35.328
		Transversal	6	50	Bus Tipo	11.766,49	132.189
		Troncal	1	26	Articulado/ biarticulado plataforma alta	4.293,30	43.515
2	Amazonas	Total	7	102		22.206,03	192.178
		Alimentadora Semiexpresa	2	23	Bus Tipo	5.839,40	17.728
		Diagonal	2	41	Bus Tipo	9.080,83	28.262
		Subtroncal Amazonas	1	22	Articulado piso bajo	3.688,53	105.560
		Transversal	2	16	Bus Tipo	3.597,27	40.627
3	Calderón - Carapungo	Total	25	270		72.688,81	192.012
		Alimentadora	17	221	Bus Tipo	62.271,72	148.327
		Alimentadora Semiexpresa	1	10	Bus Tipo	2.383,88	8.909
		Intracantonal Rural	7	39	Minibuses	8.033,21	301.307
4	Central Norte	Total	20	205		47.984,06	301.307
		Alimentadora	10	89	Bus Tipo	21.587,69	73.741
		Intracantonal Combinada	1	12	Bus Tipo	3.413,65	7.486
		Transversal	6	55	Bus Tipo	13.272,46	137.036
		Troncal	3	49	Articulado/ biarticulado plataforma alta	9.710,25	9710,25

N°	Grupo de Rutas para Asignación	Tipo de Ruta	Número de Rutas/Circuitos	Flota	Tipo de Vehículo	Km-día	Demanda Pas/día
5	Centro Histórico	Total	9	74		15.646,96	190.147
		Longitudinal	2	19	Bus Tipo	4.314,80	23.152
		Transversal	2	18	Bus Tipo	3.819,86	166.595
		Transversal	5	37	Minibuses Eléctricos	7.512,30	
6	Centro Norte	Total	14	110		25.326,63	3336.283
		Longitudinal	1	11	Bus Tipo	2.814,00	11.176
		Transversal	13	99	Bus Tipo	22.512,63	324.507
7	Eloy Alfaro	Total	5	77		16.688,00	125.504
		Alimentadora	2	31	Bus Tipo	6.906,36	23.744
		Intracantonal Rural	1	14	Minibús	2.373,03	6.340
		Subtronal Eloy Alfaro	1	27	Articulado piso bajo	5.918,94	79.170
		Transversal	1	5	Bus Tipo	1.489,67	16.251
8	Los Chillos	Total	24	221		72.185,89	233.256
		Alimentadora	1	18	Bus Tipo	4.164,44	11.600
		Intracantonal Combinada	14	146	Bus Tipo	57.367,98	181.426
		Intracantonal Rural	9	55	Minibús	10.653,47	40.231
9	Mariscal Sucre Norte	Total	5	98		23.653,55	150.623
		Alimentadora	2	17	Bus Tipo	4.125,51	14.189
		Longitudinal	1	29	Bus Tipo	7.011,16	17.664
		Subtronal Mrcal. Sucre Norte	1	32	Articulado piso bajo	7.924,90	79.170
		Transversal	1	20	Bus Tipo	4.591,98	39.600
10	Mitad del Mundo	Total	9	98		28.833,14	74.724
		Alimentadora	4	49	Bus Tipo	15.922,41	35.450
		Alimentadora Semiexpresa	2	29	Bus Tipo	8.158,84	22.099
		Intracantonal Rural	3	20	Minibús	4.751,90	17.175

N°	Grupo de Rutas para Asignación	Tipo de Ruta	Número de Rutas/Circuitos	Flota	Tipo de Vehículo	Km-día	Demanda Pas/día
11	Puengasí - Monjas	Total	14	109		26.877,58	243.770
		Alimentadora	1	4	Bus Tipo	912,74	3.840
		Transversal	13	105	Bus Tipo	25.964,83	239.930
12	Shyris - Nor Oriental	Total	12	96		26.461,05	138.677
		Alimentadora	8	58	Bus Tipo	16.218,94	40.500
		Diagonal	1	9	Bus Tipo	2.744,35	8.832
		Subtruncal Shyris	1	16	Articulado piso bajo	3.955,77	52.780
		Transversal	2	13	Bus Tipo	3.541,99	36.564
13	Simón Bolívar	Total	6	159		60.509,52	89.388
		Alimentadora	2	81	Bus Tipo	29.913,35	60.768
		Perimetral	4	78	Minibús	30.596,16	28.620
14	Sur Occidental	Total	26	237		57.431,62	
		Alimentadora	6	34	Bus Tipo	8.192,25	30.043
		Diagonal	3	36	Bus Tipo	8.491,61	36.506
		Intracantonal Combinada	1	8	Bus Tipo	1.912,81	13.254
		Longitudinal	1	15	Bus Tipo	3.205,68	14.131
		Transversal	13	111	Bus Tipo	26.925,68	319.720
		Troncal	2	33	Articulado/ biarticulado plataforma alta	6.529,21	70.488
15	Sur Oriental	Total	30	248		62.046,37	293.863
		Alimentadora	19	133	Bus Tipo	34.202,43	101.436
		Diagonal	1	23	Bus Tipo	43.81,50	11.776
		Longitudinal	3	30	Bus Tipo	7.910,89	32.384
		Transversal	7	62	Bus Tipo	15.551,55	148.267

N°	Grupo de Rutas para Asignación	Tipo de Ruta	Número de Rutas/Circuitos	Flota	Tipo de Vehículo	Km-día	Demanda Pas/día
16	Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito	Total	11	199		36.710,54	303.671
		Troncales	11	199	Articulado/ biarticulado plataforma alta	36.710,54	303.671
17	Tumbaco - Cumbayá	Total	43	374		123.773,45	373.449
		Intracantonal Combinada	6	72	Minibuses Eléctricos	26.235,65	274.483
		Intracantonal Combinada	13	213	Bus Tipo	79.339,45	
		Intracantonal Rural	23	74	Minibús	14.980,01	71.766
		Transversal	1	15	Bus Tipo	3218,34	27.200
Total general			275	2831		749.952,23	3'975.270

Figura No. 11: Asignación Grupo de Rutas Alonso de Angulo

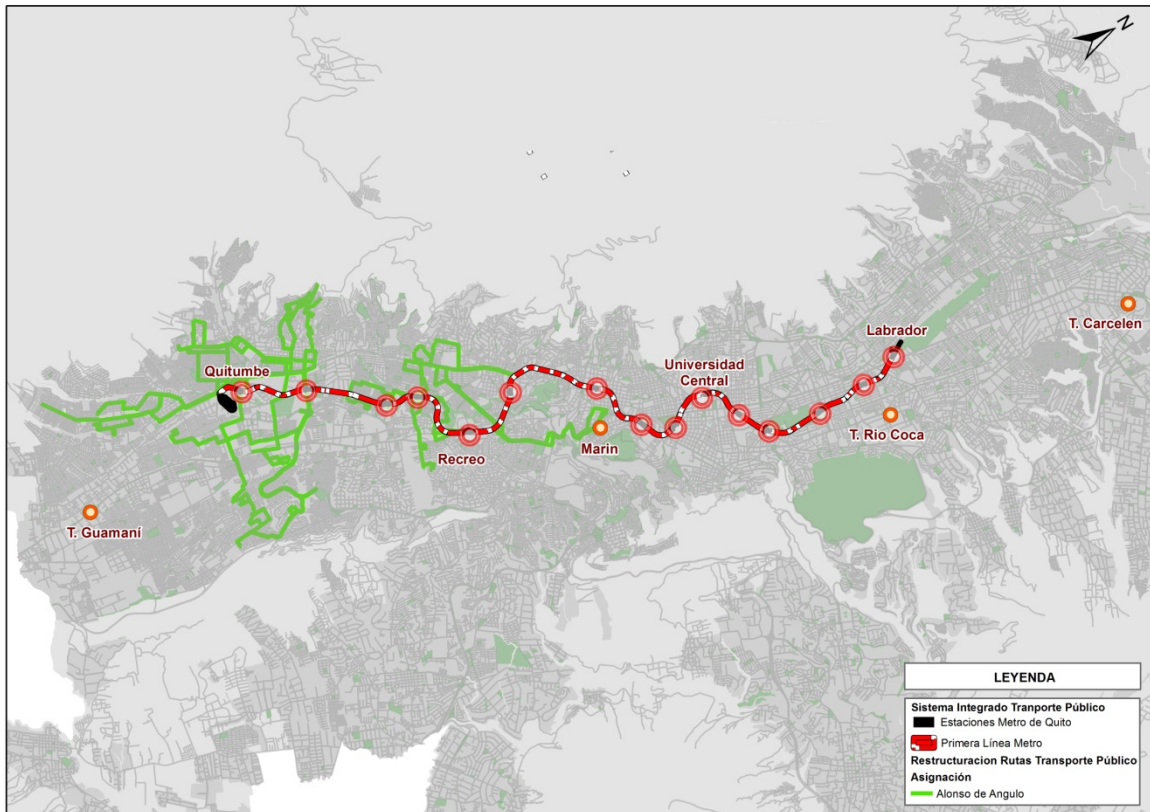


Figura No. 12: Asignación Grupo de Rutas Amazonas

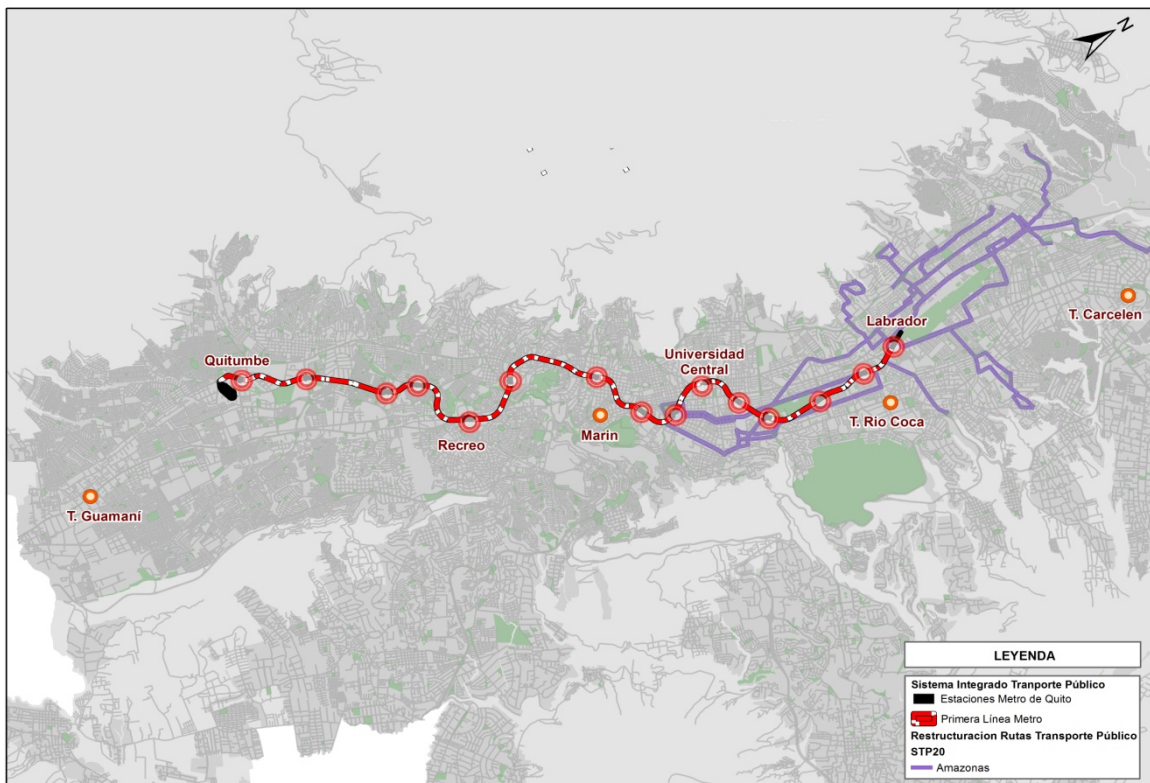


Figura No. 13: Asignación Grupo de Rutas Calderón Carapungo

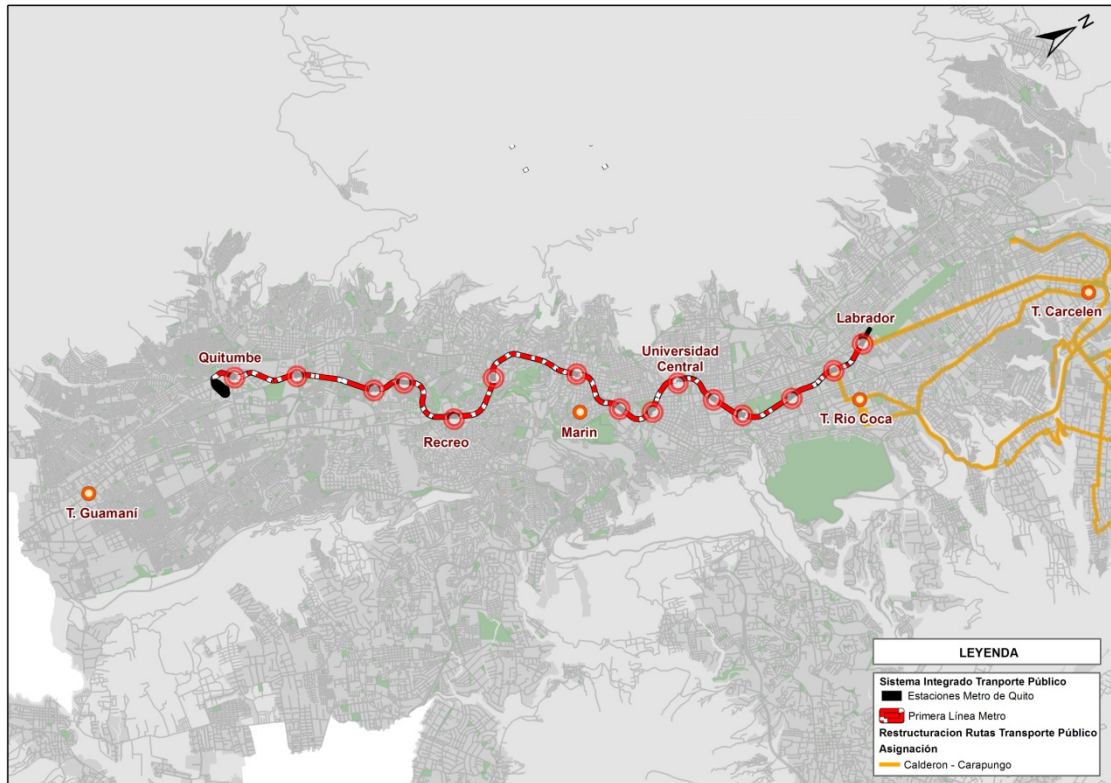


Figura No. 14: Asignación Grupo de Rutas Central Norte

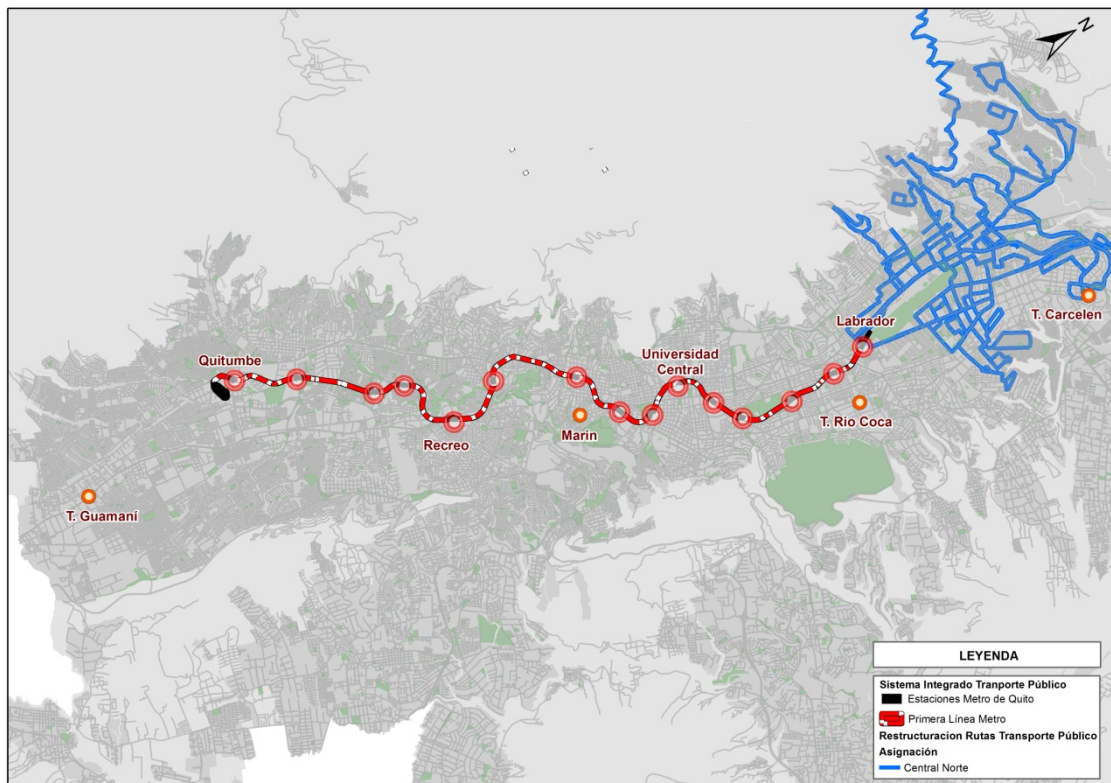


Figura No. 15: Asignación Grupo de Rutas Centro Histórico

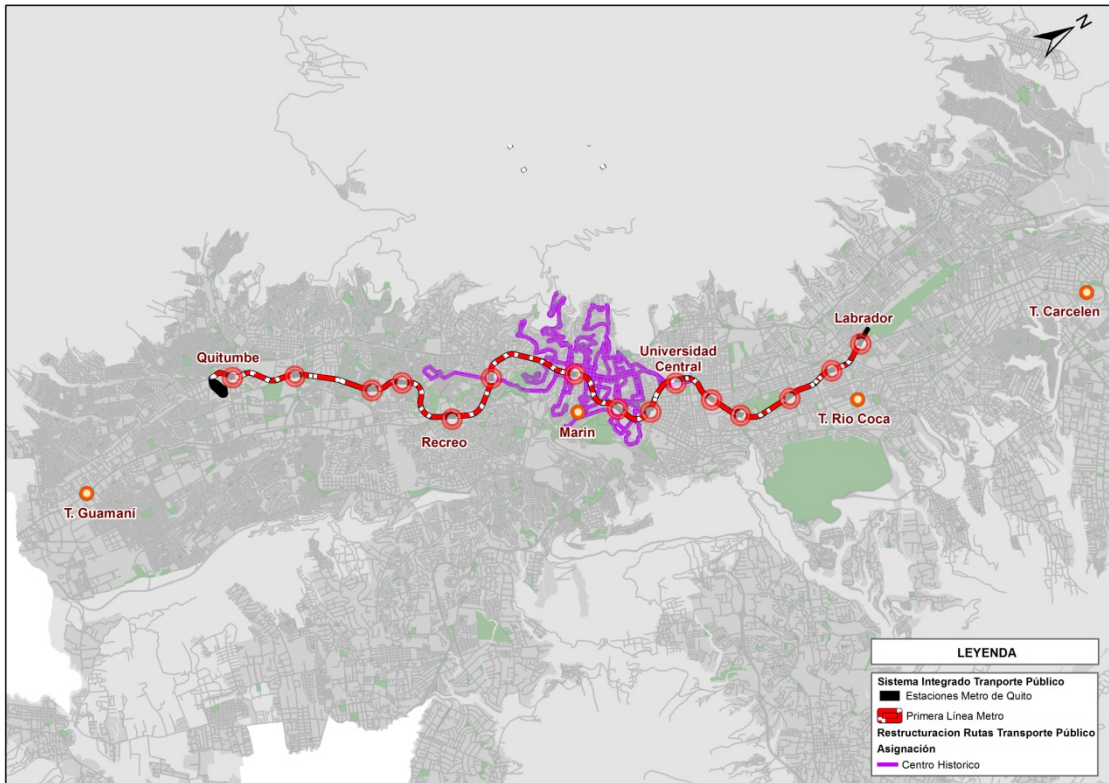


Figura No. 16: Asignación Grupo de Rutas Centro Norte

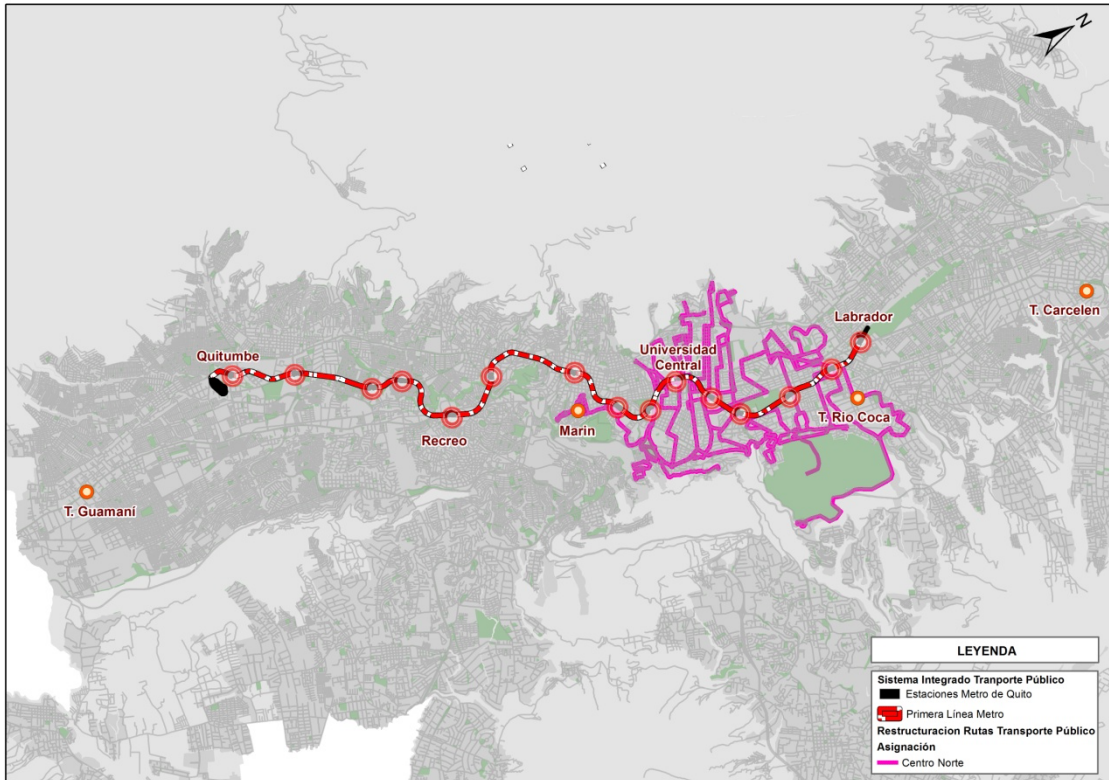


Figura No. 17: Asignación Grupo de Rutas Eloy Alfaro

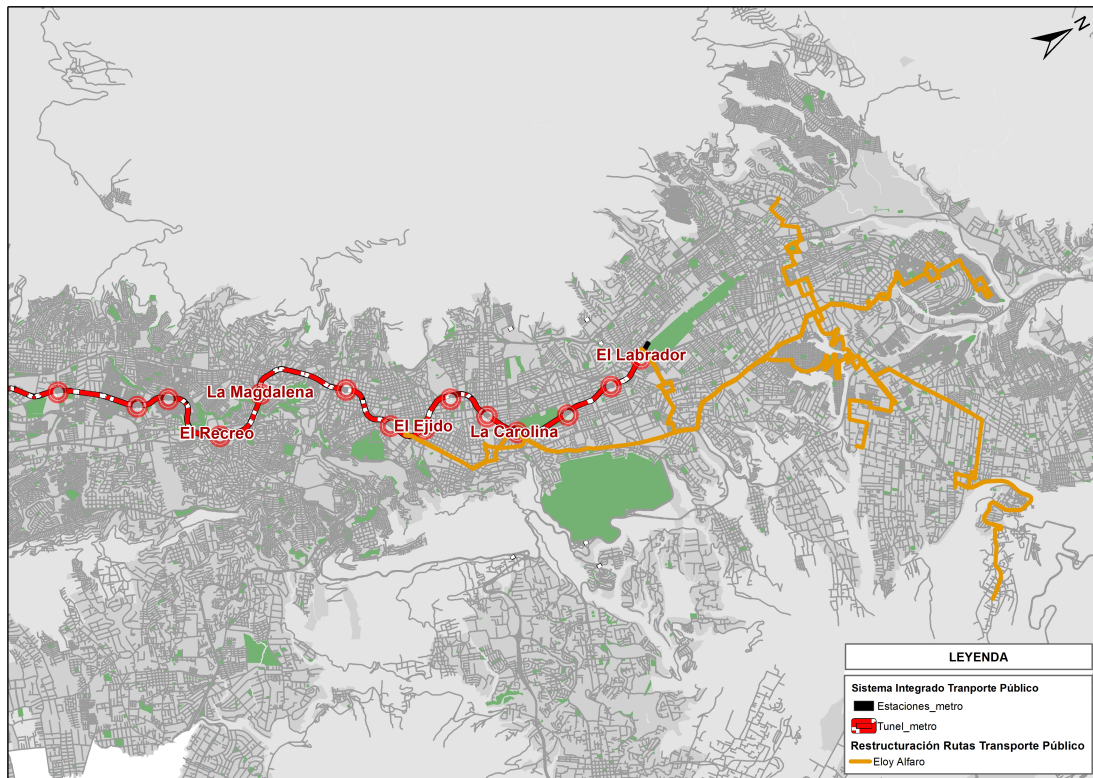


Figura No. 18: Asignación Grupo de Rutas Los Chillos

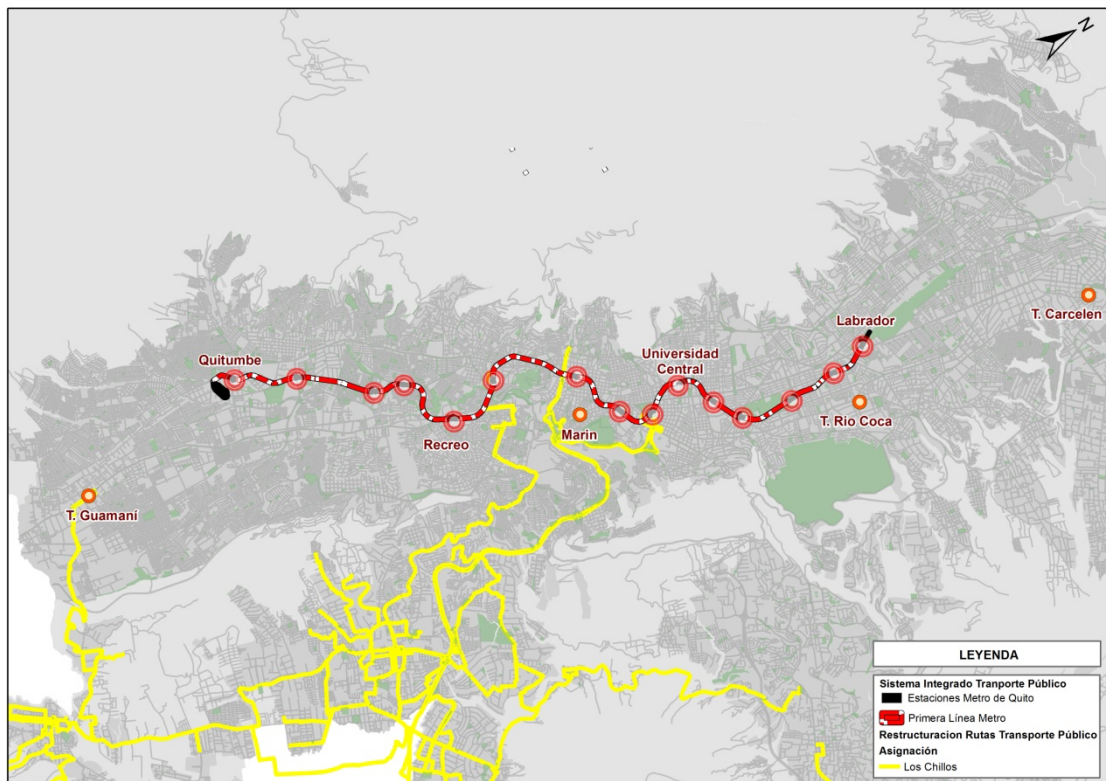


Figura No. 19: Asignación Grupo de Rutas Mariscal Sucre

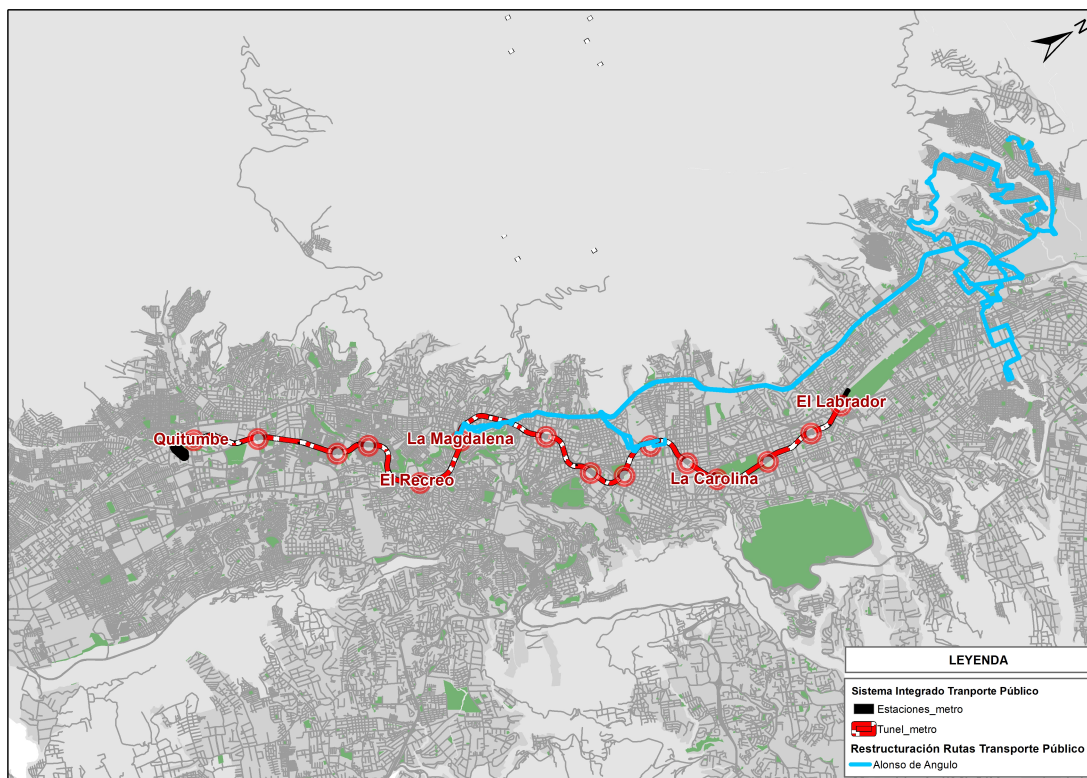


Figura No. 20: Asignación Grupo de Rutas Mitad del Mundo

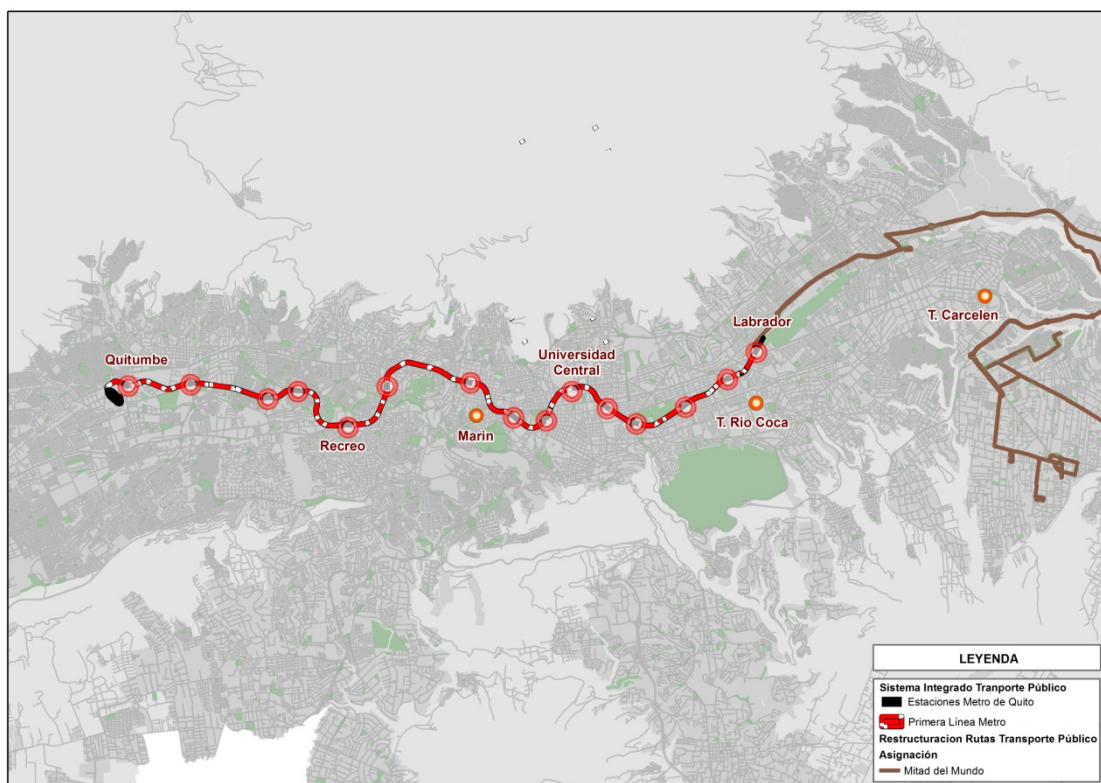


Figura No. 21: Asignación Grupo de Rutas Puengasí Monjas

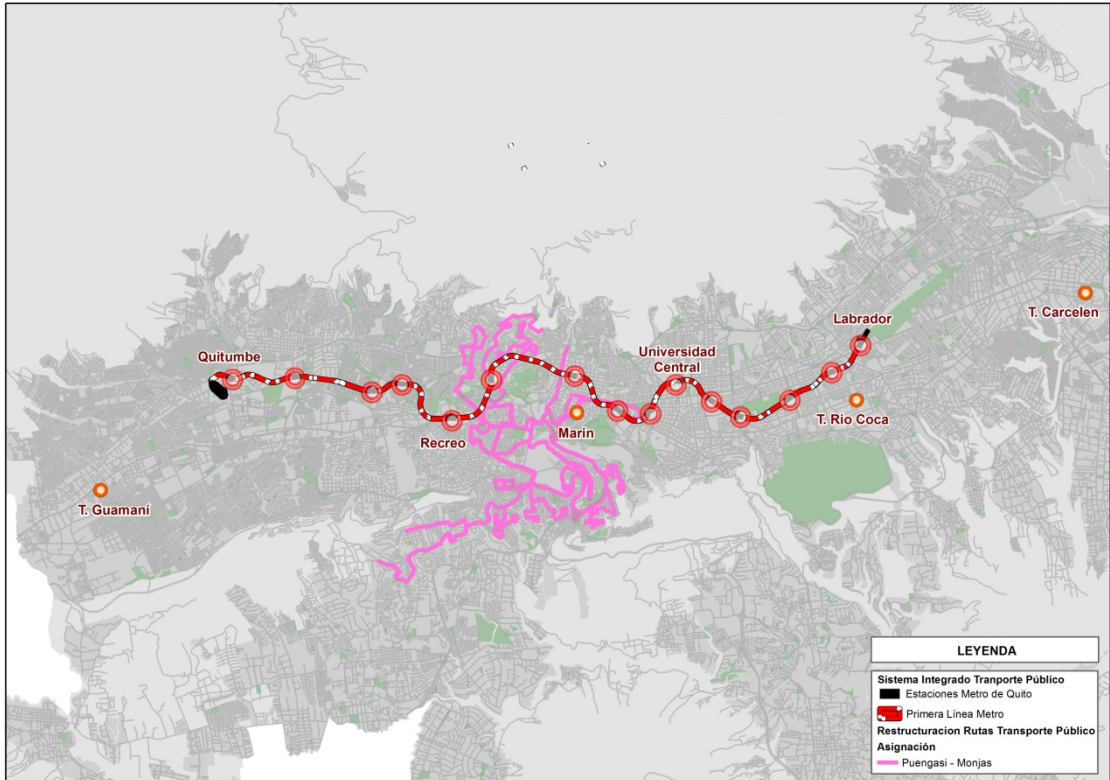


Figura No. 22: Asignación Grupo de Rutas Shyris Nor Oriental

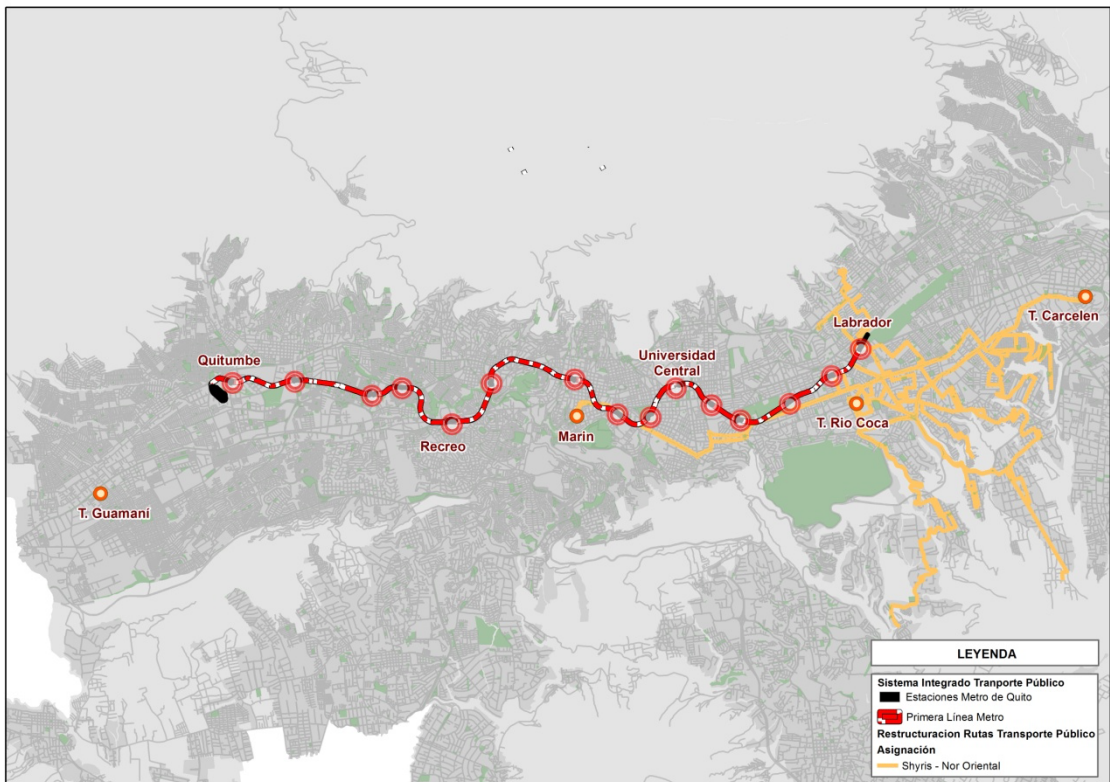


Figura No. 23: Asignación Grupo de Rutas Simón Bolívar

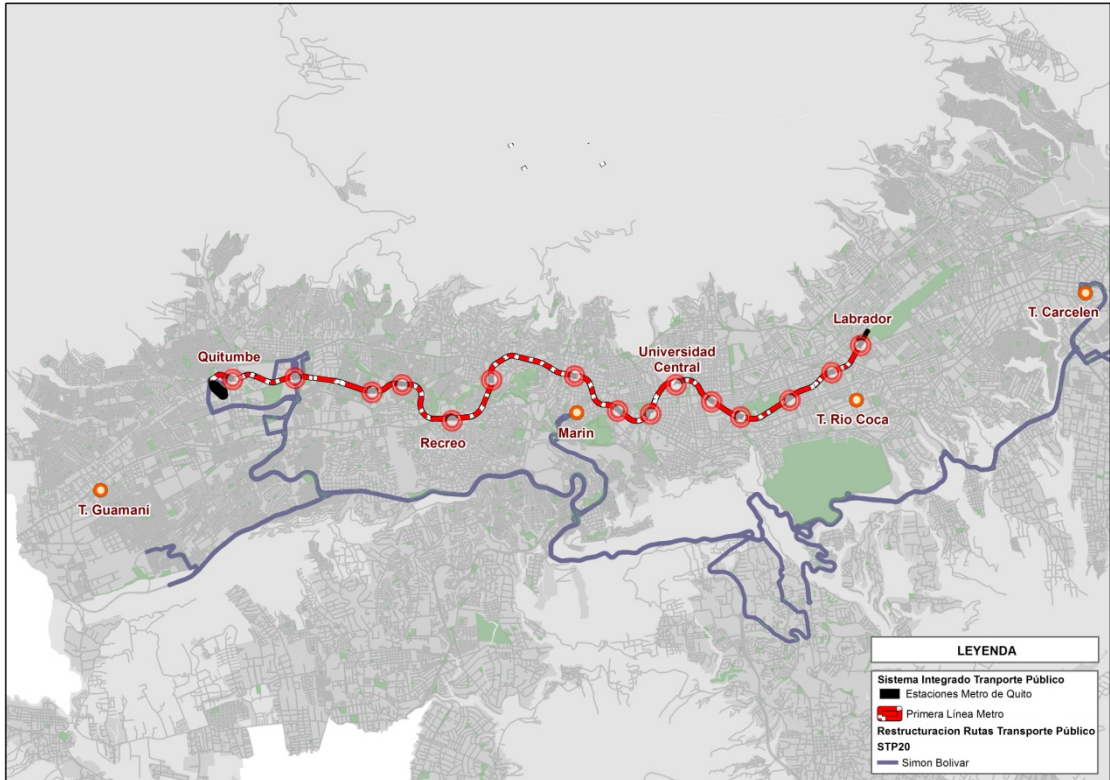


Figura No. 24: Asignación Grupo de Rutas Sur Oriental

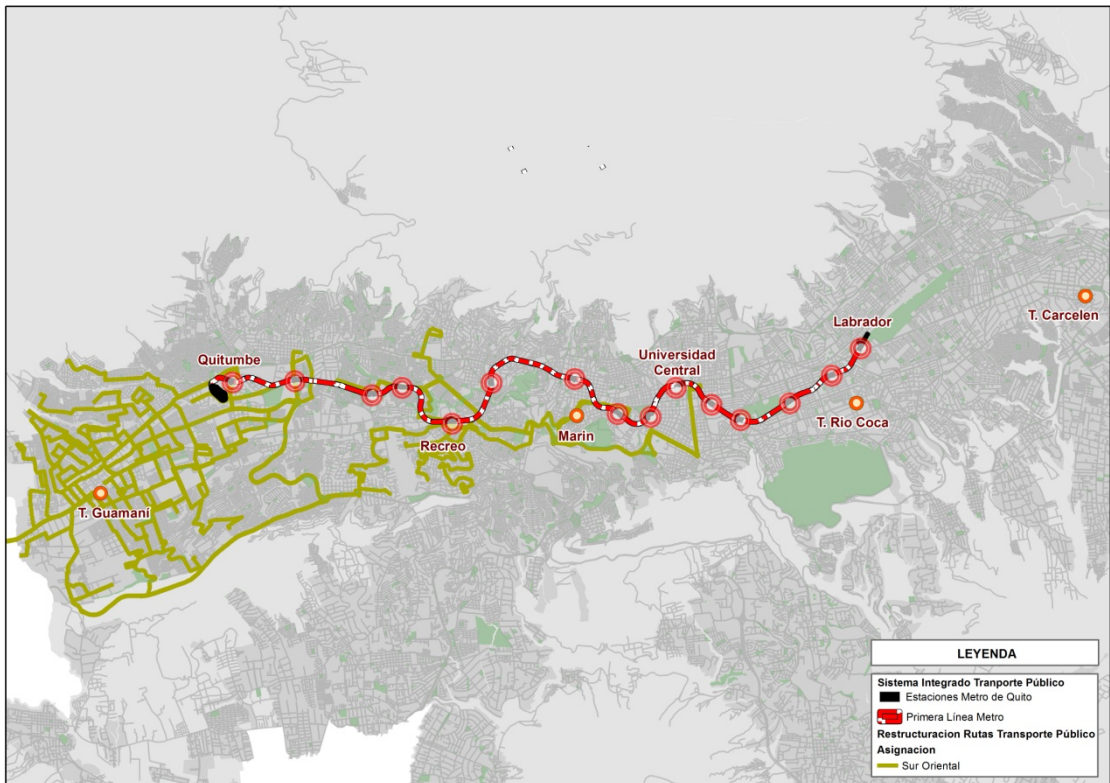


Figura No. 25: Asignación Grupo de Rutas Sur Occidental

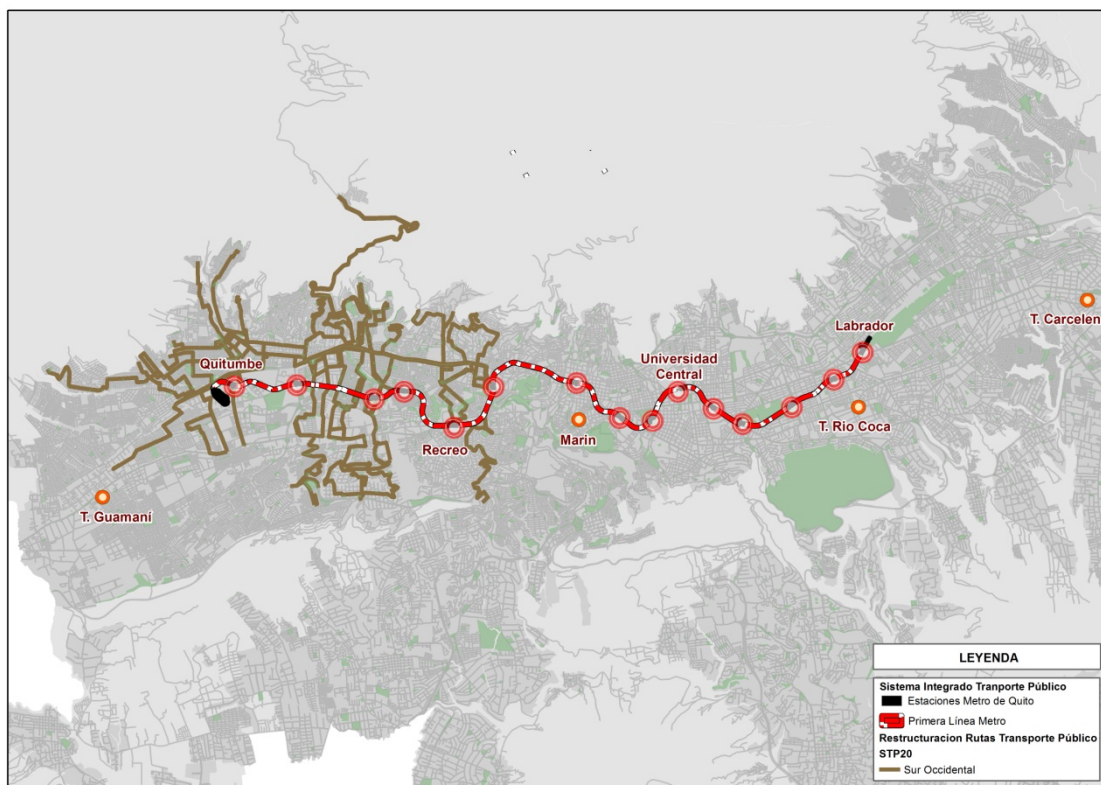
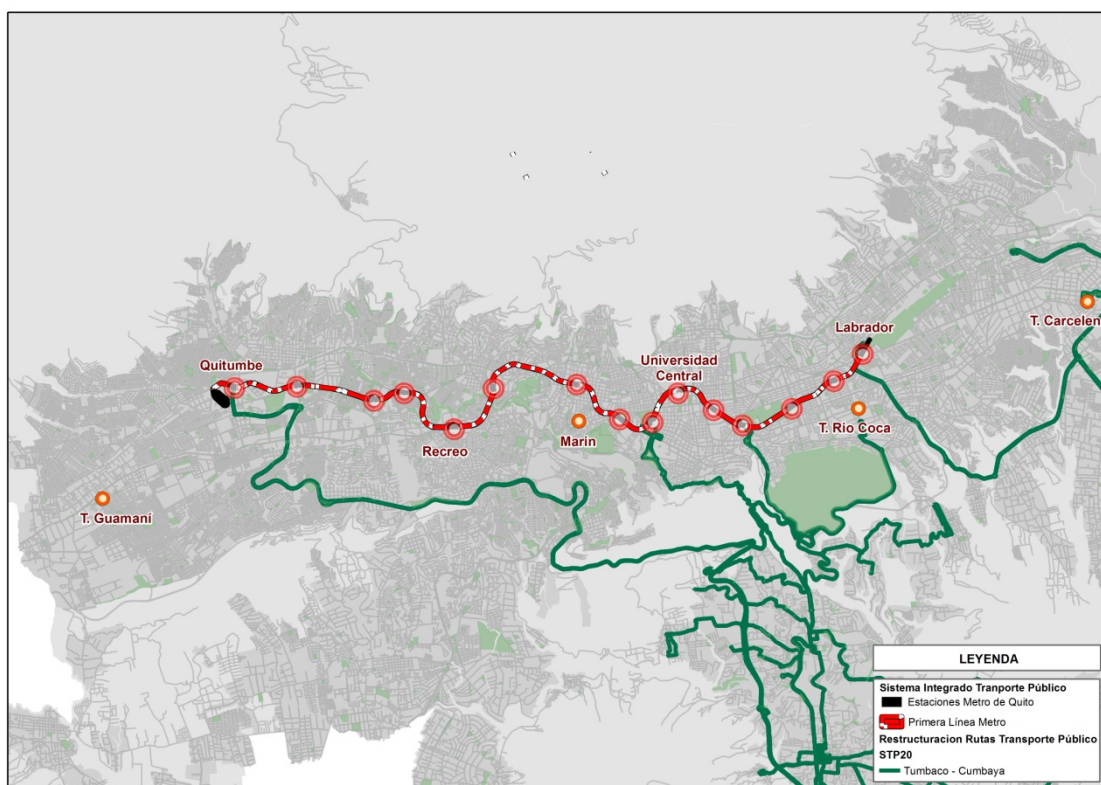


Figura No. 26: Asignación Grupo de Rutas Tumbaco Cumbayá



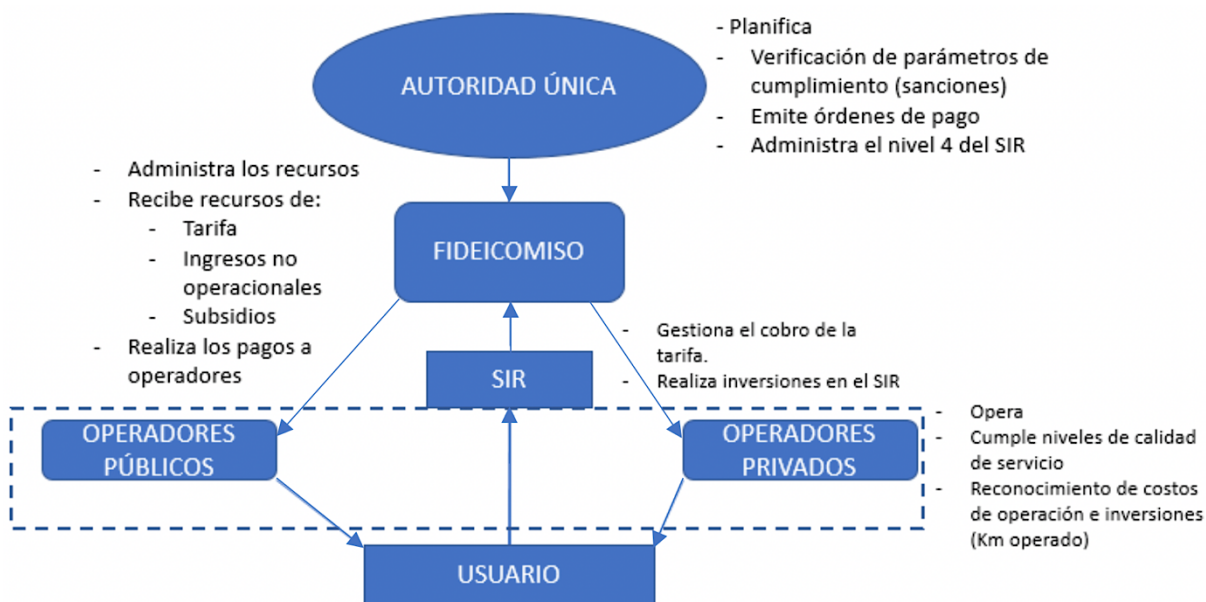
9. DEFINICIONES GENERALES PARA EL MODELO DE GESTIÓN

En términos generales, el modelo de gestión para la operación integrada de los servicios de transporte público de superficie y la PLMQ (SITP-DMQ), consiste en manera resumida en un flujograma en de procesos básicos, en donde intervienen los siguientes actores y o componentes:

- Usuarios de los servicios de transporte;
- Operadores de transporte públicos y privados;
- El sistema integrado de recaudo (SIR), que incluye al (los) operador (es) de ese sistema.
- El fideicomiso o la entidad que para el efecto se conforme para administrar los fondos provenientes del recaudo (pago de tarifas) y de otras fuentes no operacionales al sistema metropolitano de transporte público.
- La Autoridad Única de Transporte o Entidad Administradora del SITP-DMQ.

En la figura No. 27 se muestra esquemáticamente la estructura organizativa y las funciones de cada uno de los componentes del modelo general de Gestión.

Figura No. 27: Esquema del modelo de gestión del SITP-DMQ



Este modelo establece una forma radicalmente diferente al actual esquema de operación y gestión del transporte público. Los aspectos que marcan estas diferencias y que garantizan un significativo potencial de mejoramiento de la calidad del servicio, son los siguientes:

- Los operadores de transporte dejarán de recibir dinero directamente por parte de los usuarios por concepto del cobro de tarifas.
- Los usuarios realizarán los pagos de las tarifas correspondientes a través de un sistema tecnológico de recaudo (Sistema Integrado de Recaudo – SIR), utilizando medios electrónicos de pago.
- Los reportes técnicos de la operación efectuada se basarán en la aplicación de sistemas tecnológicos por parte de la Autoridad de Transporte.
- La información provista por los sistemas tecnológicos de transporte utilizados permitirá generar información confiable y permanente sobre los servicios de transporte a los usuarios.

- La forma de pago a los operadores de transporte se realizará según lo establecido en el Modelo de Gestión, con base en la determinación de los costos de operación por tipología de vehículo, asociados a los grupos o paquetes de rutas asignados, financiado de las fuentes de ingresos tarifarios, no tarifarios y no operacionales, lo cual se efectivizará a través de un fideicomiso o entidad específica conformada para el efecto, misma que recibirá las instrucciones de la Autoridad de Transporte.
- La asignación de las nuevas rutas reestructuradas será determinada en la normativa metropolitana relacionada con la implementación del SITP-DMQ. Los demás detalles, como: forma, procedimientos, condiciones y demás aspectos técnicos y legales, será desarrollado en el documento del modelo de gestión e implementación del SITP.
- Para la asignación de rutas de acuerdo con el Plan de Reestructuración definidas en el presente documento, debe realizarse por grupos o paquetes definidos en el mismo.

Este nuevo modelo de gestión propuesto previsto para la operación del transporte público en el DMQ, impondrá una nueva cultura en la movilidad metropolitana, mucho más eficiente que mejorará de manera sustancial la calidad de vida de los ciudadanos y mismo que tendrá en consideración las definiciones de la normativa relaciones con la implementación.


Elaborado por:

MARCELO RAMON NARVAEZ PADILLA
Firmado digitalmente por
 MARCELO RAMON NARVAEZ
 PADILLA
 Fecha: 2020.11.24 16:40:58 -05'00'

Arq. Marcelo Narváez Padilla
Secretaría de Movilidad

Colaboración Técnica Empresa Pública Metro de Quito


 Arq. Hidalgo Núñez
**Empresa Pública Metropolitana
 Metro de Quito**
Gerente de Operaciones


 Ing. Byron Domínguez
**Empresa Pública Metropolitana
 Metro de Quito**
**Profesional 3 de Planificación
 Operaciones**

Colaboración Técnica Gerencia Metro de Quito - GMQ


 Ing. Gabriela Paz Flores
Gerencia Metro de Quito - GMQ
Especialista Geógrafo

Revisado por:

Aprobado por:



Firmado electrónicamente por:
**HENRY HANNIBAL
VILATUNA
GUARACA**

Ing. Henry Vilatuña Guaraca
Secretaría de Movilidad
Director Metropolitano de Políticas y
Planeamiento de la Movilidad

Lcdo. Guillermo Abad Zamora
Secretario de Movilidad

**Subanexos del Plan
de Reestructuración
de Rutas y
Frecuencias.**

**Subanexo –
Rutas Actuales
y Propuestas.**

Rutas de Transporte Público del DMQ - Situación Actual - 2020														Definiciones para la reestructuración		
No.	Código	Corredor	Ruta Actual	Tipo de Ruta	Operadora	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Intervalo Lateral	Kilómetros Ida	Kilómetros Retorno	Flota	Km / día	Tipo de Bus	Definición de vigencia de la ruta	Grupo Asignación	Fase de integración
1		Sur Oriental	T. Guamani - La Joya	Alimentadora	Transheroica	6	8	12,0	4,5	4,5	5	1.252,6	Bus Tipo	Se transforma	Sur Oriental	Segunda Fase
2			La Joya - Cutuglagua - Universidad Central	Convencional	Lujoturisa	12	15		25,5	24,4	10	3.295,9	Bus Tipo	Se eliminan	Sur Oriental	Segunda Fase
3		Sur Oriental	T. Guamani - T. Quitumbe	Alimentadora	Translatinos (2) Transplaneta (2)	12	12	16,0	6,4	6,9	4	1.135,6	Bus Tipo	Se mantienen	Sur Oriental	Segunda Fase
4	4	Sur Oriental	San José de Cutuglagua - T. Guamani	Alimentadora	TRANSPLANETA	8	12	16,0	5,6	5,5	6	1.112,4	Bus Tipo	Se mantienen	Sur Oriental	Primera Fase A
5			San José de Cutuglagua - San Roque (Ciudad Serrana)	Convencional	TRANSPLANETA	10	12		20,9	20,9	11	3.389,7	Bus Tipo	Se eliminan	Sur Oriental	Segunda Fase
6			Santo Domingo - Cutuglagua - San Roque	Convencional	TRANSPLANETA	8	10		19,8	20,7	12	4.010,5	Bus Tipo	Se transforma	Sur Oriental	Segunda Fase
7		Sur Oriental	T. Guamani - San Juan de Turubamba	Alimentadora	TRANSPLANETA	7	9	13,0	3,7	3,8	6	926,0	Bus Tipo	Se mantienen	Sur Oriental	Primera Fase A
8	78		San Juan de Turubamba - Marín (Parque Metrosur)	Convencional	TRANSPLANETA	10	12		25,0	19,1	6	3.569,3	Bus Tipo	Se eliminan	Sur Oriental	Segunda Fase
9		Sur Oriental	T. Guamani - Venecia	Alimentadora	TRANSPLANETA	6	6,0	10,0	2,2	2,2	4	713,7	Bus Tipo	Se mantienen	Sur Oriental	
10			Ciudad Jardín - Terranova - Venecia - Marín	Convencional	TRANSPLANETA	10	12		17,4	17,6	9	2.840,4	Bus Tipo	Se eliminan	Sur Oriental	Segunda Fase
11		Sur Oriental	T. Guamani - Santo Tomás 1	Alimentadora	TRANSPLANETA	8	10	14,0	3,0	3,1	3	669,8	Bus Tipo	Se transforma	Sur Oriental	Segunda Fase
12	78B		Ciudad Jardín - Garrochal - Santo Tomás 2 - Marín	Convencional	TRANSPLANETA	10	12		18,0	17,8	9	2.896,5	Bus Tipo	Se eliminan	Sur Oriental	Segunda Fase
13	126		Trinidad - Guamani - Marín	Convencional	Juan Pablo II	8	10		19,4	17,6	12	3.667,0	Bus Tipo	Se eliminan	Sur Oriental	Segunda Fase
14		Sur Oriental	Capuli - Caupicho	Alimentadora	TRANSPLANETA	5	7	11,0	5,5	5,5	7	1.799,9	Bus Tipo	Se eliminan	Sur Oriental	Segunda Fase
15			Ciudad Jardín - Caupicho - Marín	Convencional	TRANSPLANETA	10	12		17,4	17,6	10	2.832,5	Bus Tipo	Se eliminan	Sur Oriental	Segunda Fase
16		Sur Oriental	T. Guamani - Porvenir	Alimentadora	Lujoturisa	12	15	19,0	2,8	4,1	5	513,9	Bus Tipo	Se transforma	Sur Oriental	Segunda Fase
17			La Victoria - Universidad Central	Convencional	Lujoturisa	12	15		24,0	25,2	9	3.243,2	Bus Tipo	Se eliminan	Sur Oriental	Segunda Fase
18		Sur Oriental	T. Guamani - Heroes de Paquisha	Alimentadora	7 de Mayo	8	12	16,0	4,8	2,9	6	770,3	Bus Tipo	Se mantienen	Sur Oriental	Primera Fase A
19			Heroes de Paquisha - Marín	Convencional	7 de Mayo	6	8		18,5	18,7	12	4.742,8	Bus Tipo	Se eliminan	Sur Oriental	Segunda Fase
20			Rocio de Guamani - Marín	Convencional	7 de Mayo	6	8		16,8	17,0	12	4.310,4	Bus Tipo	Se eliminan	Sur Oriental	Segunda Fase
21			Rocio de Guamani - UCE - Estadio Olímpico	Convencional	Metrotrans	6	8		24,3	24,5	21	6.218,8	Bus Tipo	Se transforma	Sur Oriental	Segunda Fase
22	56		Peralta - San Fernando - Estadio Olímpico	Convencional	Metrotrans	12	15		25,1	26,0	21	3.373,6	Bus Tipo	Se transforma	Sur Oriental	Segunda Fase
23	GI-68	Sur Oriental	Guamani - Ciudadela Lozada	Alimentadora	Juan Pablo II	10	15	19,0	4,6	4,2	5	704,7	Bus Tipo	Se transforma	Sur Oriental	Segunda Fase
24	38		Cdla. Lozada - Guamani - San Roque	Convencional	Juan Pablo II	12	15		17,9	18,1	9	2.374,0	Bus Tipo	Se eliminan	Sur Oriental	Segunda Fase
25	QT-61		Quitumbe - Cornejo	Alimentadora	Juan Pablo II	5	8	12,0	5,7	6,0	6	1.776,9	Bus Tipo	Se mantienen	Sur Oriental	Primera Fase A
26	QT-36	Sur Oriental	Quitumbe - Paquisha	Alimentadora	Juan Pablo II (5) y 7 de Mayo (3)	9	12	16,0	9,3	8,4	8	1.677,7	Bus Tipo	Se mantienen	Sur Oriental	Segunda Fase
27	QT-02	Sur Oriental	Quitumbe - Santospamba	Alimentadora	Quitumbe	6	8	12,0	7,1	7,3	12	2.006,2	Bus Tipo	Se mantienen	Alonso de Angulo	Segunda Fase
28	QT-59		Quitumbe - La Merced	Alimentadora CSO	Latina	5	7	11,0	3,7	3,5	5	1.169,2	Bus Tipo	Se mantienen	Sur Occidental	Primera Fase A
29	QT-60		Quitumbe - Los Condores	Alimentadora CSO	Latina	6	8	12,0	4,5	4,1	6	1.192,8	Bus Tipo	Se mantienen	Sur Occidental	Segunda Fase
30		Sur Oriental	Capuli - La Cocha	Alimentadora	TRANSPLANETA	5	8	12,0	5,2	6,1	8	1.717,6	Bus Tipo	Se eliminan	Sur Oriental	Segunda Fase
31	49		Santospamba - Los Pedestales - Ecuatoriana - Marín (Camal Metropolitano)	Convencional	Transheroica	10	12		17,4	17,8	13	2.851,2	Bus Tipo	Se transforma	Sur Oriental	Segunda Fase
32	44A		18 de Octubre - Camal Metropolitano - San Roque	Convencional	Transheroica	10	12		19,7	18,6	11	3.105,5	Bus Tipo	Se transforma	Alonso de Angulo	Segunda Fase
33	44		Monjas - Camal Metropolitano - San Roque	Convencional	Transheroica	10	12		18,1	18,1	11	2.927,3	Bus Tipo	Se transforma	Alonso de Angulo	Segunda Fase
34	14		La Cocha - San Martín de Porres - Villaflora	Convencional	6 de Diciembre	10	12		17,3	15,2	20	2.629,3	Bus Tipo	Se transforma	Alonso de Angulo	Segunda Fase
35	12		Quitus Colonial - U. Central	Convencional	TRANSPLANETA	10	12		16,5	15,8	20	2.616,3	Bus Tipo	Se eliminan	Alonso de Angulo	Segunda Fase
36	135		San Blas - Beaterio - Unión Popular - Seminario Mayor	Convencional	Translatinos	4	6		21,8	21,0	50	7.705,8	Bus Tipo	Se transforma	Sur Oriental	Segunda Fase
37	PI-09	Sur Oriental	Guajaló - San Martín	Alimentadora	6 de Diciembre	5	5	9,0	6,2	8,7	7	2.904,4	Bus Tipo	Se transforma	Alonso de Angulo	Primera Fase B
38	R9		Santa Rosa III - Hosp. Militar	Sur Occidental	San Francisco De Chillolgallo	13	13		15,5	14,9	9	2.102,5	Bus Tipo	Se eliminan	Sur Occidental	Primera Fase B
39	27		La Independencia - 24 de Mayo	Convencional	San Francisco De Chillolgallo	10	12		13,3	13,5	12	2.167,6	Bus Tipo	Se transforma	Alonso de Angulo	Segunda Fase
40	QT-54	rolebus - Manuelita	Quitumbe - Manuelita Saenz	Alimentadora	Transheroica	9	12	16,0	7,7	7,9	7	1.483,9	Bus Tipo	Se mantienen	Sur Occidental	Segunda Fase
41	146		San Alfonso - Nuevos Horizontes - Marín	Convencional	Transheroica	9	12		17,8	17,0	12	2.963,1	Bus Tipo	Se transforma	Sur Oriental	Segunda Fase
42	29		Huarcay - Ciudadela Ibarra - Marín	Convencional	San Cristóbal	9	12		17,0	15,0	22	2.721,7	Bus Tipo	Se eliminan	Alonso de Angulo	Segunda Fase
43	MV-45	Sur Oriental	Moran Valverde - San Fco. de Huarcay	Alimentadora	San Cristóbal	14	16	20,0	6,1	6,2	4	830,2	Bus Tipo	Se mantienen	Alonso de Angulo	Segunda Fase
44	28		Musculos y Rieles - Caupicho - U. Central	Convencional	Vencedores de Pichincha (VEPIEX)	12	15		24,5	21,4	19	3.028,7	Bus Tipo	Se transforma	Sur Oriental	Segunda Fase
45	34		Khon - Nuev Aurora - Tejar	Convencional	Disutran	12	15		16,1	15,9	18	2.114,6	Bus Tipo	Se eliminan	Sur Occidental	Segunda Fase
46	8		Cdla. del Ejército - Solanda - CHQ	Convencional	Quitumbe	10	12		14,6	15,3	13	2.422,7	Bus Tipo	Se transforma	Alonso de Angulo	Segunda Fase
47	50		Cdla. del Ejército 2 - Marín	Convencional	Quitumbe	6	8		16,0	16,2	20	4.109,3	Bus Tipo	Se eliminan	Sur Occidental	Segunda Fase
48			Cdla. del Ejército - Quitumbe	Alimentadora	Secuatrans	10	15	19,0	5,3	3,9	5	737,8	Bus Tipo	Se mantienen	Sur Occidental	Segunda Fase
49	157		El Troje - Marín	Convencional	6 de Diciembre	5	5		22,3	20,3	8	7.662,6	Bus Tipo	Se mantienen	Simon Bolivar	Segunda Fase
50	121		Los Andes - Solanda - Marín	Convencional	Juan Pablo II	10	12		15,5	15,3	11	2.497,2	Bus Tipo	Se eliminan	Alonso de Angulo	Segunda Fase
51	97		Las Cuadras - Marín	Convencional	Transpersel	10	12		13,5	13,0	10	2.152,2	Bus Tipo	Se eliminan	Alonso de Angulo	Segunda Fase
52	2		La Clemencia - Camal - Colon (A)	Convencional	BELLAVISTA	4	6		12,3	12,1	6	4.392,0	Bus Tipo	Se transforma	Sur Oriental	Segunda Fase
53	2		La Clemencia - Camal - Colon (B)	Convencional	Victoria	4	6		12,4	12,4	32	4.453,2	Bus Tipo	Se eliminan	Sur Oriental	Segunda Fase
54	25		Camal - Hipodromo	Convencional	Nacional	6	8		13,5	13,1	32	3.386,4	Bus Tipo	Se eliminan	Sur Oriental	Segunda Fase
55	90		Camal - El Inca	Convencional	Transzeta	9	12		17,2	17,3	15	2.933,4	Bus Tipo	Se eliminan	Sur Oriental	Segunda Fase
56	59		Esperanza - Chillolgallo - Marín	Convencional	Setramas	20	20		14,8	14,4	9	1.311,3	Bus Tipo	Se eliminan	Sur Occidental	Segunda Fase
57	18		San Luis de Chillolgallo - Marín	Convencional	San Cristóbal	6	8		13,9	14,3	22	3.598,1	Bus Tipo	Se transforma	Alonso de Angulo	Segunda Fase
58	68		Chillolgallo - 23 de Mayo - Marín	Convencional	Latina	5	8		13,5	13,3	29	3.735,8	Bus Tipo	Se transforma	Alonso de Angulo	Segunda Fase
59	6		Turubamba - Gatazo - San Juan - Toctiuco	Convencional	BELLAVISTA	6	8		17,3	16,7	23	4.327,4	Bus Tipo	Se eliminan	Sur Occidental	Segunda Fase
60	R20		Santa Clara III - Seminario Mayor	Sur Occidental	San Francisco De Chillolgallo	12	15		15,7	17,4	9	2.188,6	Bus Tipo	Se transforma	Sur Occidental	Primera Fase B
61	R18		Buenaventura de Chillolgallo - Plaza Artigas	Sur Occidental	Serviagosto	5	8		20,2	20,2	27	5.626,0	Bus Tipo	Se transforma	Sur Occidental	Primera Fase B
62	R11		La Merced - IESS	Sur Occidental	San Francisco De Chillolgallo	8	10		15,2	14,9	16	2.975,0	Bus Tipo	Se transforma	Sur Occidental	Primera Fase A
63	R12		San Francisco de Asís - Floresta	Sur Occidental	Latina	9	9		17,9	18,1	16	3.605,0	Bus Tipo	Se transforma	Sur Occidental	Primera Fase B
64	R3		Chillolgallo - Seminario Mayor	Sur Occidental	Setramas	9	11		16,4	16,1	13	2.898,1	Bus Tipo	Se transforma	Sur Occidental	Primera Fase B
65	R5		Quitumbe - San Vicente de Las Casas	Sur Occidental	Disutran	14	14		20,2	20,0	23	2.584,9	Bus Tipo	Se eliminan	Sur Occidental	Segunda Fase
66	R21		Quitumbe - Itchimbia	Sur Occidental	Disutran	12	12		17,3	17,3	12	2.592,0	Bus Tipo	Se transforma	Centro Historico	Primera Fase B
67	R13		Hosp. Padre Carolo - Floresta	Sur Occidental	Latina	12	12		16,8	17,2	12	2.545,5	Bus Tipo	Se eliminan	Sur Occidental	Segunda Fase
68	R10		Santa Rosa - Vicentina	Sur Occidental	San Francisco De Chillolgallo	7	10		16,2	17,0	16	3.500,2	Bus Tipo	Se transforma	Alonso de Angulo	Primera Fase B
69	R1		Estadio Olímpico - Cristo Rey	Sur Occidental	Setramas	8	10		19,1	19,2	20	3.795,7	Bus Tipo	Se transforma	Sur Occidental	Primera Fase B
70	RE-14	Sur Oriental	Moran Valverde - Lucha de Los Pobres	Alimentadora	Vencedores de Pichincha (VEPIEX)	5	7	11,0	8,4	8,9	8	2.817,5	Bus Tipo	Se eliminan	Sur Oriental	Segunda Fase
71	RE-26	Sur Oriental	T. Recreo - Argelia	Alimentadora	Translatinos	9	12	16,0	7,7	7,7	7	1.457,3	Bus Tipo	Se transforma	Sur Occidental	Segunda Fase
72	115		Reina de Quiito - Vicentina - San Pablo	Convencional	Quitumbe	7	10		18,0	17,2	20	3.706,9	Bus Tipo	Se transforma	Sur Occidental	Segunda Fase
73	RE-13	Sur Oriental	T. Recreo - Oriente Quiteño	Alimentadora	Victoria	10	12	16,0	8,3	8,3	8	1.510,6	Bus Tipo	Se mantienen	Sur Oriental	Primera Fase A
74	19		Oriente - Quiteño - La Gasca	Convencional	Victoria	7	10		17,9	19,0	25	3.890,3	Bus Tipo	Se eliminan	Sur Oriental	Segunda Fase
75	96		Amagasi - Eden - San Pablo	Convencional	Reino de Quito	6	8		15,3	14,8	23	3.833,9	Bus Tipo	Se transforma	Centro Norte	Segunda Fase
76	132		Balcon del Valle - Primavera	Convencional	Transalfa	6	8		18,4	18,7	25	4.722,6	Bus Tipo	Se transforma	Centro Norte	Segunda Fase
77	131		Obrero Independiente - Comuna	Convencional	Transalfa	6	8		17,3	17,2	13	4.391,1	Bus Tipo	Se transforma	Centro Norte	Primera Fase B

78	131 A		Eloy Alfaro - Obrero Independiente - Rosapamba	Convencional	Transalfa	20	20		17,1	17,1	12	1.536,8	Bus Tipo	Se transforma	Centro Norte	Segunda Fase
79	R15		Mena 2 - Seminario Mayor	Sur Occidental	San Francisco De Chilligallo	10	12		11,0	11,9	11	1.856,5	Bus Tipo	Se transforma	Sur Occidental	Primera Fase B
80	47		Cdla Tarqui - Marín	Convencional	Vencedores de Pichincha (VEPIEX)	8	10		11,0	10,6	10	2.137,4	Bus Tipo	Se transforma	Sur Occidental	Segunda Fase
81	24		Reino de Quito - Marín	Convencional	Vencedores de Pichincha (VEPIEX)	8	10		11,6	11,1	10	2.243,3	Bus Tipo	Se eliminan	Alonso de Angulo	Segunda Fase
82	R2		La Dolorsa - Estadio Olimpico	Sur Occidental	Pichincha	5	7		13,3	13,5	24	3.992,6	Bus Tipo	Se transforma	Sur Occidental	Primera Fase B
83	R17		Santa Barbara - Itchimbia	Sur Occidental	Disutran	11	15		14,4	14,2	13	1.964,9	Bus Tipo	Se eliminan	Sur Occidental	Segunda Fase
84	R14		La Isla - Las Casas	Sur Occidental	Juan Pablo II	10	12		14,6	14,8	12	2.376,5	Bus Tipo	Se eliminan	Sur Occidental	Segunda Fase
85	RE-11		T Recreo - Solanda	Alimentadora	Juan Pablo II	7	10	14,0	5,7	5,4	7	1.291,6	Bus Tipo	Se mantienen	Alonso de Angulo	Segunda Fase
86	90		Chilibulo - Estacion Magdalena	Alimentadora CSO	Pichincha	6	8	12,0	4,2	3,9	6	1.132,6	Bus Tipo	Se mantienen	Sur Occidental	Primera Fase A
87	MV-08	Sur Oriental	T Moran Valverde - Martha Bucaram	Alimentadora	Vencedores de Pichincha (VEPIEX)	9	12	16,0	6,6	6,3	6	1.222,7	Bus Tipo	Se eliminan	Sur Oriental	Segunda Fase
88	RE-02	Sur Oriental	T Recreo - Chilligallo	Alimentadora	Translatinos (5) Transplaneta (5)	7	9	13,0	9,1	9,2	10	2.259,9	Bus Tipo	Se eliminan	Sur Oriental	Segunda Fase
89	RE-15	Sur Oriental	T Recreo - Ferroviaria	Alimentadora	Transzeta	9	12	16,0	4,3	4,5	5	835,1	Bus Tipo	Se transforma	Sur Oriental	Segunda Fase
90	OF-43	Trolebus - Carcelen	T. La Ofelia - Zabala	Alimentadora	Calderon	5	5	9,0	13,5	13,3	12	5.219,0	Bus Tipo	Se mantienen	Calderon - Carapungo	Primera Fase B
91	IN-49		T. Ofelia - T. Carcelen	Alimentadora	Catar	12	12	16,0	4,5	4,8	3	788,8	Bus Tipo	Se mantienen	Central Norte	Primera Fase B
92	OF-47		T. Ofelia - San Antonio (13 de Junio 11, kartodromo 10 y tanlagua 1)	Alimentadora	Transhemisféricos	6	6	10,0	20,5	20,9	22	6.797,8	Bus Tipo	Se transforma	Mitad del Mundo	Primera Fase B
93	OF-34		T Ofelia - Roldos - Pisuli	Alimentadora	Paquisha	15	15	19,0	10,2	9,6	16	1.356,2	Bus Tipo	Se transforma	Central Norte	Segunda Fase
94	89		Curiquingue - Roldos- Dos Puentes - Magdalena	Convencional	San Carlos	9	12		23,2	23,5	20	3.967,0	Bus Tipo	Se transforma	Mariscal Sucre Norte	Segunda Fase
95	OF-35		T. Ofelia - Planada	Alimentadora	Paquisha	9	9	13,0	7,9	7,2	9	1.684,7	Bus Tipo	Se mantienen	Central Norte	Primera Fase B
96	OF-30		T. Ofelia - La Pampa	Alimentadora	Transhemisféricos	5	5	9,0	16,3	16,4	5	6.361,7	Bus Tipo	Se mantienen	Mitad del Mundo	Primera Fase B
97	OF-33		T. Ofelia - Colinas del Norte	Alimentadora	Paquisha	7	7	11,0	5,8	5,2	7	1.561,4	Bus Tipo	Se mantienen	Central Norte	Primera Fase B
98	OF-37		T. Ofelia - Carcelen Bajo	Alimentadora	Catar	6	6	10,0	8,4	8,8	10	2.819,2	Bus Tipo	Se mantienen	Central Norte	Primera Fase B
99	OF-21		T. Ofelia - Carapungo	Alimentadora	Semgyllfor	6	6	10,0	10,3	9,9	12	3.306,2	Bus Tipo	Se mantienen	Calderon - Carapungo	Primera Fase B
100	OF-42		T. Ofelia - Calderon	Alimentadora	Calderon	6	6	10,0	10,6	10,8	12	3.511,2	Bus Tipo	Se mantienen	Calderon - Carapungo	Primera Fase B
101	OF-32		T. Ofelia - Calacali	Alimentadora	Transhemisféricos	3	3	7,0	25,4	24,4	6	15.638,9	Bus Tipo	Se mantienen	Mitad del Mundo	Primera Fase B
102	OF-69		T. Ofelia - Cdla. Bicentenario	Alimentadora	Transhemisféricos	15	15	19,0	13,2	13,2	3	1.808,4	Bus Tipo	Se transforma	Mitad del Mundo	Primera Fase B
103	245		Ana María - Bellavista - Terminal M. Ofelia	Convencional	San Juan de Calderón	10	12	17,9	17,9	18,2	11	2.920,1	Bus Tipo	Se mantienen	Calderon - Carapungo	Segunda Fase
104	106		Roldos - Condado - Marín	Convencional	Paquisha	8	10	20,9	20,9	20,9	17	4.134,2	Bus Tipo	Se transforma	Central Norte	Segunda Fase
105	EML-10	Trolebus - Carcelen	T LABRADOR - COTOCOLLAO	Alimentadora	Transzeta (1)/Veplex (4)/Translatinos (1)/Transplaneta (3)	6	6,66	10,7	6,8	20,9	9	4.274,3	Bus Tipo	Se eliminan	Central Norte	Segunda Fase
106	134		CAMAL - ANDALUCIA	Convencional	COLETRANS	8	5	19,0	19,0	18,6	23	5.748,2	Bus Tipo	Se transforma	Amazonas	Segunda Fase
107	OF-39		T OFELIA - ATUCUCHO	Alimentadora	Conetra	9	9	13,0	6,7	6,9	7	1.518,2	Bus Tipo	Se eliminan	Central Norte	Segunda Fase
108	TV51		Atucucho - Comite del Pueblo	Convencional	Conetra 6 / Alborada CCN 9	8	10		15,5	11,6	15	2.678,9	Bus Tipo	Se transforma	Central Norte	Primera Fase B
109	PI-41		Parada "La Y" - Mena del Hierro	Alimentadora	San Carlos	15	15	19,0	10,9	10,7	4	1.485,9	Bus Tipo	Se transforma	Central Norte	Segunda Fase
110	PI-38		PARADA LA FLORIDA - SANTA MARIA	Alimentadora	Conetra	6	8	12,0	7,4	6,7	9	1.975,4	Bus Tipo	Se transforma	Central Norte	Segunda Fase
111	CM-40		SEMINARIO MAYOR - EL PLACER	Alimentadora	Conetra	20	20	24,0	5,6	5,9	3	601,1	Bus Tipo	Se transforma	Centro Historico	Primera Fase A
112	53		Rancho San Antonio - Cotocollao - Cristianía	Convencional	San Carlos	10	12		11,2	11,1	11	1.804,7	Bus Tipo	Se transforma	Mariscal Sucre Norte	Segunda Fase
113	130		LA PULIDA - EL EJIDO	Convencional	Catar	10	12		15,3	16,1	13	2.540,2	Bus Tipo	Se transforma	Central Norte	Segunda Fase
114	PI-31	Sur Oriental	Tola - San Roque	Alimentadora	Quitumba	10	12	16,0	6,6	4,8	6	1.038,3	Bus Tipo	Se transforma	Centro Historico	Segunda Fase
115	5		Atacazo - Universidad Central	Convencional	Vencedores de Pichincha (VEPIEX)	10	12		9,8	10,0	10	1.604,6	Bus Tipo	Se transforma	Centro Historico	Primera Fase A
116	40		Jardín del Valle - Monjas - Las Casas	Convencional	TRANSPANETA	8	10		13,3	12,3	16	2.534,4	Bus Tipo	Se transforma	Puengasi - Monjas	Segunda Fase
117	85		ORQUIDEAS - HOSP METROPOLITANO	Convencional	Mariscal Sucre	7	9		14,6	13,2	14	3.097,7	Bus Tipo	Se transforma	Puengasi - Monjas	Segunda Fase
118	82		Monjas Alto - Hospital Eugenio Espejo	Convencional	Transmetrópoli	15	17		9,5	9,3	10	1.047,6	Bus Tipo	Se transforma	Puengasi - Monjas	Segunda Fase
119	83		El Edén - Hospital Eugenio Espejo	Convencional	Transmetrópoli	15	17		10,0	10,4	9	1.136,8	Bus Tipo	Se transforma	Puengasi - Monjas	Segunda Fase
120	SB1		QUITUMBE - CARAPUNGO	Intracantonal Combinada y Rural	TRANSPERIFERICOS	3	5	9,0	39,3	39,4	63	19.078,5	Bus Tipo	Se mantienen	Simon Bolivar	Segunda Fase
121	SB3		QUITUMBE - CUMBAYÁ	Intracantonal Combinada y Rural	ASOMETROVIP	4	6	10,0	29,1	26,7	39	10.834,9	Bus Tipo	Se mantienen	Simon Bolivar	Segunda Fase
122	SB-2		CARAPUNGO - CUMBAYÁ	Intracantonal Combinada y Rural	Transperifericos (11)/RUTVITRANSA (5) * En proceso de revision	3	5	9,0	18,7	18,0	16	8.903,4	Bus Tipo	Se mantienen	Simon Bolivar	Segunda Fase
123	197		T QUITUMBE - CARCELEN	Perimetral	MSucre(6), 6 Dic(6). Y URBAQ(8). COSIBO	10	12		43,9	44,9	20	7.191,2	Minibus	Se mantienen	Simon Bolivar	Segunda Fase
124	56		Quitumbe - Marín	Perimetral	URBANQUITO	5	7		21,3	22,6	28	6.554,8	Minibus	Se mantienen	Simon Bolivar	Segunda Fase
125	32		Quitumbe - San Roque	Convencional	Disutran	7	9		13,9	13,4	14	3.046,5	Bus Tipo	Se eliminan	Sur Occidental	Segunda Fase
126	21		Las Alcantarillas - Guapulo	Convencional	URBANQUITO	12	12		13,2	13,2	12	1.979,3	Bus Tipo	Se transforma	Centro Norte	Segunda Fase
127	154		PLANADA - MARIN	Convencional	RAPITRANS	7	9		24,8	25,0	23	5.546,9	Bus Tipo	Se transforma	Mariscal Sucre Norte	Segunda Fase
128	109		CHORRERA - SAN JUAN - BOLIVIA	Convencional	21 DE JULIO	8	10		4,5	7,2	7	1.162,3	Bus Tipo	Se transforma	Centro Historico	Segunda Fase
129	109A		SAN SALVADOR - COLEGIO MEJIA	Convencional	21 DE JULIO	6	8		4,1	4,1	8	1.041,7	Bus Tipo	Se eliminan	Centro Historico	Segunda Fase
130	109B		CHORRERA - TEJAR - BOLIVIA	Convencional	21 DE JULIO	7	9		5,9	4,8	8	1.183,4	Bus Tipo	Se eliminan	Centro Historico	Segunda Fase
131	C-F		FLORESTA - CUMBAYÁ	Convencional	Transfloresta (13) / Sotranor (4)	5	7		8,5	8,6	17	2.550,3	Bus Tipo	Se transforma	Tumbaco - Cumbaya	Primera Fase A
132	36		Barriounuevo - La Gasca	Convencional	6 de Diciembre	8	10		12,4	11,6	9	2.376,0	Bus Tipo	Se eliminan	Sur Oriental	Segunda Fase
133	150		Forestal Alta - Villaflora - Universidad Central	Convencional	Transzeta	10	12		14,1	13,3	8	2.214,5	Bus Tipo	Se transforma	Sur Oriental	Segunda Fase
134	MG-16	Sur Oriental	Estacion La Magdalena - Forestal	Alimentadora	San Cristóbal	10	12	16,0	6,1	6,4	7	1.139,3	Bus Tipo	Se transforma	Sur Oriental	Segunda Fase
135	54		Cima de la Libertad - Bellavista	Convencional	Vencedores de Pichincha (VEPIEX)	8	10		17,7	17,3	10	3.468,0	Bus Tipo	Se eliminan	Centro Historico	Segunda Fase
136	155		MARIN - SAN ISIDRO DE PUENGASI	Convencional	Condor Mirador	9	12		7,3	7,6	8	1.264,0	Bus Tipo	Se transforma	Puengasi - Monjas	Segunda Fase
137	84		FOCALPI - U CENTRAL	Convencional	Mariscal Sucre	7	10		17,7	17,8	18	3.738,5	Bus Tipo	Se transforma	Puengasi - Monjas	Segunda Fase
138	84A		RAMAL U CENTRAL - BARRIO 6 DE DICIEMBRE	Convencional	Mariscal Sucre	10	12		4,3	4,3	6	691,7	Bus Tipo	Se transforma	Puengasi - Monjas	Segunda Fase
139	3		Batán - Colmena	Convencional	Vencedores de Pichincha (VEPIEX)	8	10		14,5	15,2	10	2.940,3	Bus Tipo	Se transforma	Centro Historico	Segunda Fase
140	208		Pululahua - Panecillo	Convencional	Transhemisféricos	6	8		39,8	36,4	8	9.718,1	Bus Tipo	Se transforma	Mitad del Mundo	Segunda Fase
141	207		Pululahua - Miraflores	Convencional	Transhemisféricos	6	8		35,7	33,0	25	8.751,6	Bus Tipo	Se mantienen	Mariscal Sucre Norte	Segunda Fase
142	88		Ofelia - Estadio de Liga - 2 Puentes - Magdalena	Convencional	San Carlos	6	8		19,0	20,1	20	4.978,9	Bus Tipo	Se transforma	Mariscal Sucre Norte	Segunda Fase
143	51		Atucucho - Dos Puentes - Terminal La Magdalena	Convencional	San Carlos	10	12		17,3	18,1	11	2.861,7	Bus Tipo	Se eliminan	Sur Occidental	Segunda Fase
144	66		San Vicente - El Ejido	Convencional	Transhemisféricos	10	12		10,4	13,6	9	1.944,0	Bus Tipo	Se transforma	Amazonas	Segunda Fase
145	113		MARIN - CARCELeN	Convencional	Catar	5	7		18,5	19,1	30	5.603,3	Bus Tipo	Se transforma	Calderon - Carapungo	Segunda Fase
146	156		VELASCO - CONGRESO	Convencional	Aguila Dorada	5	7		16,5	16,3	27	4.888,9	Bus Tipo	Se transforma	Amazonas	Segunda Fase
147	153		ROLDOS - EL JARDIN (ESTADIO OLIMPICO)	Convencional	Aguila Dorada	9	8		16,6	17,4	25	3.655,0	Bus Tipo	Se eliminan	Central Norte	Segunda Fase
148	74		23 de Junio - Ejido	Convencional	Paquisha	7	9		13,3	13,7	16	3.005,2	Bus Tipo	Se transforma	Eloy Alfaro	Segunda Fase
149	62		LA JOSEFINA - EL EJIDO	Convencional	Catar	8	10		18,4	19,2	20	3.729,3	Bus Tipo	Se transforma	Amazonas	Segunda Fase
150	64		COCHAPAMBA SUR - COCHAPAMBA NORTE - DON BOSCO	Convencional	Catar	8	10		14,3	14,4	15	2.837,3	Bus Tipo	Se transforma	Amazonas	Segunda Fase
151	61		CARCELEN BAJO - CARCELeN - BRASILIA - EJIDO	Convencional	Catar	6	8		20,0	20,1	30	5.100,0	Bus Tipo	Se transforma	Eloy Alfaro	Segunda Fase
152	9		Sierra Hermosa - Ciudad Alegria - Asamblea	Convencional	GUADALAJARA	6	8		19,7	19,5	25	4.998,0	Bus Tipo	Se transforma	Eloy Alfaro	Segunda Fase
153	31		CARCELÉN BAJO - GALO PLAZA - MARIN	Convencional	Monserrat	7	9		20,7	20,3	19	4.570,8	Bus Tipo	Se transforma	Central Norte	Segunda Fase
154	31A		ESPERANZA - MASTODONTES- NACIONES UNIDAS	Convencional	Monserrat	18	18		16,0	15,5	7	1.570,0	Bus Tipo	Se transforma	Calderon - Carapungo	Segunda Fase

155	EML-03	Trolebus - Carcelen	RUMIÑAHUI - EL LABRADOR	Alimentadora	Transzeta (2)/Vepiex (2)/Translatinos (1)/Transplaneta (1)	8	10	14,0	5,6	5,6	6	1.233,6	Bus Tipo	Se eliminan	Central Norte	Segunda Fase
156	EML-04	Trolebus - Carcelen	EDeN - KENNEDY - EL LABRADOR	Alimentadora	Translatinos	9	10	14,0	4,6	5,1	6	1.019,9	Bus Tipo	Se transforma	Shyris - Nor Oriental	Segunda Fase
157	RC-29	Ecovia	T Rio Coca - Llano Chico	Alimentadora	Nacional (1) ; Quiteño Libre (4); Reino de Quito (4) y Transporsel (1)	7	9	13,0	9,6	9,7	10	2.372,1	Bus Tipo	Se transforma	Shyris - Nor Oriental	Segunda Fase
158	93		Buenos Aires - Carolina	Convencional	Reino de Quito	10	12		7,8	7,8	6	1.266,8	Bus Tipo	Se transforma	Shyris - Nor Oriental	Segunda Fase
159	SN		Rumicucho Alto - San José de Pomasqui	Convencional	Transhemisféricos	15	15		12,7	12,6	5	1.516,8	Bus Tipo	Se transforma	Mitad del Mundo	Segunda Fase
160	248		LLANO GRANDE - T RIO COCA	Convencional	Llano Grande	10	12		18,7	18,5	10	3.009,2	Bus Tipo	Se mantienen	Calderon - Carapungo	Segunda Fase
161	EML-44	Trolebus - Carcelen	E EL LABRADOR - LLANO GRANDE - BONANZA	Alimentadora	Llano Grande	8	10	14,0	16,8	13,9	12	3.380,3	Bus Tipo	Se mantienen	Calderon - Carapungo	Segunda Fase
162	233		LA CRUZ - ZABALA -T RIO COCA	Convencional	Calderon	12	12		21,1	21,6	13	3.207,0	Bus Tipo	Se mantienen	Calderon - Carapungo	Segunda Fase
163	119		COMITÉ DEL PUEBLO - ZONA 11 - MARIN	Convencional	Quiteño Libre	15	17		15,5	15,2	9	1.707,5	Bus Tipo	Se transforma	Shyris - Nor Oriental	Segunda Fase
164	22		COMITÉ DEL PUEBLO - MARIN	Convencional	ALBORADA	5	7		15,6	14,6	28	4.496,7	Bus Tipo	Se eliminan	Shyris - Nor Oriental	Segunda Fase
165	118		QUINTANA - MARIN	Convencional	Quiteño Libre	12	14		14,9	14,9	11	2.044,1	Bus Tipo	Se eliminan	Shyris - Nor Oriental	Segunda Fase
166	RC-25	Ecovia	T RIO COCA - 6 DE JULIO	Alimentadora	Nacional (1) ; Quiteño Libre (3); Reino de Quito (2) y Transporsel (1)	8	11	15,0	6,1	6,8	7	1.351,9	Bus Tipo	Se mantienen	Shyris - Nor Oriental	Segunda Fase
167	RC-20	Ecovia	T RIO COCA - COMITe DEL PUEBLO - LA BOTA	Alimentadora	ALBORADA	10	12	16,0	10,0	10,2	10	1.836,4	Bus Tipo	Se mantienen	Shyris - Nor Oriental	Segunda Fase
168	EML-05	Trolebus - Carcelen	Labrador - Comite del Pueblo	Alimentadora	Transzeta (1)/Vepiex (6)/Translatinos (1)/Transplaneta (3)	6	8	12,0	7,4	7,1	11	2.021,6	Bus Tipo	Se mantienen	Shyris - Nor Oriental	Primera Fase A
169	99		Babilonia - San Juan de Calderón - El Ejido	Convencional	Transporsel	6	8		26,0	26,7	17	6.716,7	Bus Tipo	Se transforma	Calderon - Carapungo	Segunda Fase
170	98		Luz y Vida - Nuevo Amanecer - Río Coca	Convencional	Transporsel	10	12		21,9	22,1	15	3.558,3	Bus Tipo	Se transforma	Calderon - Carapungo	Segunda Fase
171	RC-27	Ecovia	T RIO COCA - ELOY ALFARO - CARAPUNGO	Alimentadora	Nacional (1) ; Quiteño Libre (4); Reino de Quito (3) y Transporsel (1)	12	15	19,0	14,5	14,3	9	2.150,1	Bus Tipo	Se eliminan	Calderon - Carapungo	Segunda Fase
172	69		Bicentenario - Ecuador - Carapungo - Ejido	Convencional	Semgyllfor	10	12		24,0	23,9	11	3.883,1	Bus Tipo	Se transforma	Calderon - Carapungo	Segunda Fase
173	SN		Carapungo - 4 de Abril	Convencional	Transhemisféricos	20	20		16,3	17,7	5	1.530,0	Bus Tipo	Se mantienen	Mitad del Mundo	Segunda Fase
174	EML-46		E LABRADOR - ZABALA	Alimentadora	Calderon	12	15	19,0	17,2	17,4	12	2.582,3	Bus Tipo	Se mantienen	Calderon - Carapungo	Segunda Fase
175	RC-23	Ecovia	T Rio Coca - Zambiza	Alimentadora	Nacional (1) ; Quiteño Libre (1); Reino de Quito (1) y Transporsel (1)	13	15	19,0	5,9	5,9	4	849,8	Bus Tipo	Se mantienen	Shyris - Nor Oriental	Segunda Fase
176	RC-28	Ecovia	T RIO COCA - SIMON BOLIVAR - CARAPUNGO	Alimentadora	Nacional (1) ; Quiteño Libre (4); Reino de Quito (4) y Transporsel (1)	8	10	14,0	12,3	12,6	10	2.734,8	Bus Tipo	Se transforma	Calderon - Carapungo	Segunda Fase
177	RC-22	Ecovia	T RIO COCA - SAN JUAN DE CUMBAYa	Alimentadora	Nacional (1) ; Quiteño Libre (1); Reino de Quito (1) y Transporsel (1)	22	25	29,0	16,5	15,8	4	1.413,4	Bus Tipo	Se transforma	Tumbaco - Cumbaya	Segunda Fase
178	RC-24	Ecovia	T Rio Coca - Nayon	Alimentadora	Nacional (1) ; Quiteño Libre (6); Reino de Quito (1) y Transporsel (1)	7	10	14,0	6,0	6,1	9	1.410,5	Bus Tipo	Se transforma	Shyris - Nor Oriental	Segunda Fase
179	RC-24		T Rio Coca - MonteAromo	Alimentadora	Reino de Quito	10	12	16,0	11,1	11,3	6	2.032,9	Bus Tipo	Se eliminan	Shyris - Nor Oriental	Segunda Fase
180	RC-17	Ecovia	T RIO COCA - MONTESERRIN	Alimentadora	Nacional (1) ; Quiteño Libre (1); Reino de Quito (1) y Transporsel (1)	17	20	24,0	3,0	2,7	4	316,2	Bus Tipo	Se transforma	Centro Norte	Segunda Fase
181	RC-18	Ecovia	T Rio Coca - La Luz	Alimentadora	Nacional (1) ; Quiteño Libre (1); Reino de Quito (1) y Transporsel (1)	13	15	19,0	4,8	4,4	4	665,4	Bus Tipo	Se eliminan	Centro Norte	Segunda Fase
182	RC-19	Ecovia	T Rio Coca - Agua Clara	Alimentadora	Nacional (1) ; Quiteño Libre (4); Reino de Quito (4) y Transporsel (1)	7	10	14,0	8,0	8,2	10	1.894,3	Bus Tipo	Se eliminan	Shyris - Nor Oriental	Segunda Fase
183	IN-01	Trolebus - Carcelen	T CARCELEN - E LABRADOR	Alimentadora	Calderon	7	8	12,0	7,3	7,4	9	1.926,7	Bus Tipo	Se mantienen	Central Norte	Segunda Fase
184	CA-48	Trolebus - Carcelen	T CARCELeN - COLINAS DEL VALLE (SAN JOSE DE MORaN)	Alimentadora	Calderon	9	11	15,0	9,2	9,2	9	1.833,3	Bus Tipo	Se transforma	Calderon - Carapungo	Segunda Fase
185	CA-52	Trolebus - Carcelen	T CARCELeN - CALDERoN - OYACOTO	Alimentadora	Calderon	15	25	29,0	14,8	13,5	6	1.456,8	Bus Tipo	Se mantienen	Calderon - Carapungo	Segunda Fase
186	CA-53	Trolebus - Carcelen	T CARCELeN - CALDERoN - CABUYAL	Alimentadora	Calderon	9	12	16,0	11,4	11,1	9	2.136,6	Bus Tipo	Se transforma	Calderon - Carapungo	Segunda Fase
187	CA-50	Trolebus - Carcelen	T CARCELeN - ALBORADA - BELLAVISTA	Alimentadora	San Juan de Calderón	8	10	14,0	14,1	14,1	13	3.108,2	Bus Tipo	Se transforma	Calderon - Carapungo	Segunda Fase
188	EML-06	Trolebus - Carcelen	E LABRADOR - LAURELES	Alimentadora	Transzeta (1)/Vepiex (3)/Translatinos (1)/Transplaneta (1)	9	10	14,0	5,0	4,6	6	1.013,6	Bus Tipo	Se eliminan	Central Norte	Segunda Fase
189	235		COCOTOG - LLANO CHICO - T RIO COCA	Convencional	COCOTOG	5	7		11,9	10,8	12	3.378,1	Bus Tipo	Se transforma	Shyris - Nor Oriental	Segunda Fase
190	242		AMAGUAÑA - LA SALLE - MARIN	Intracantonal Combinada	Libertadores del Valle	10	12	16,0	27,4	26,5	18	4.900,4	Bus Tipo	Se mantienen	Los Chillos	Segunda Fase
191	240		SANTA ISABEL - CONOCOTO - MARIN	Intracantonal Combinada	Libertadores del Valle	12	15	19,0	24,0	23,1	11	3.512,9	Bus Tipo	Se mantienen	Los Chillos	Segunda Fase
192	219		MARIN - PINTAG - SAN ALFONSO	Intracantonal Combinada	EXPREANTISANA	10	15	19,0	36,0	35,7	17	5.786,1	Bus Tipo	Se mantienen	Los Chillos	Segunda Fase
193	219		SANTA TERESA - PÍNTAG - EL GIRÓN	Intracantonal Combinada	EXPREANTISANA	30	30	34	29,8	40,7	5	2.471,3	Bus Tipo	Se transforma	Los Chillos	Primera Fase A
194			EL DEAN BAJO - 6 DE JUNIO - EL GIRÓN	Intracantonal Combinada	Libertadores del Valle	16	18	22	21,9	22,4	9	2.661,4	Bus Tipo	Se transforma	Los Chillos	Primera Fase A
195	262		LA MERCED - EL TINGO - EL GIRÓN	Intracantonal Combinada	Termas Turis	18	24	28	36,8	28,5	7	3.168,3	Bus Tipo	Se transforma	Los Chillos	Primera Fase A
196	244		SAN MIGUEL - CONOCOTO - ARMENIA - EL GIRÓN	Intracantonal Combinada	Libertadores del Valle	16	18	22	22,2	23,3	8	2.731,6	Bus Tipo	Se transforma	Los Chillos	Primera Fase A
197	241		SAN JUAN - HOSP DEL INFA - MARIN	Intracantonal Combinada	Libertadores del Valle	15	18	22,0	18,4	17,5	7	2.210,0	Bus Tipo	Se mantienen	Los Chillos	Segunda Fase
198	261		MARIN - EL NACIONAL	Intracantonal Combinada	Termas Turis	9	12	16,0	29,6	29,7	14	5.633,5	Bus Tipo	Se mantienen	Los Chillos	Segunda Fase
199	260		MARIN - LAS PALMERAS	Intracantonal Combinada	Termas Turis	30	40	44,0	25,4	25,8	5	1.508,7	Bus Tipo	Se mantienen	Los Chillos	Segunda Fase
200	237		MARIN - LA MERCED	Intracantonal Combinada	Termas Turis	6	8	12,0	23,5	24,2	15	6.671,0	Bus Tipo	Se mantienen	Los Chillos	Segunda Fase
201	243		SAN FRANCISCO - ADM- ZONAL - CONOCOTO - PUERNGASÍ - MARÍN	Intracantonal Combinada	Libertadores del Valle	20	20	24	19,0	18,3	8	1.937,0	Bus Tipo	Se transforma	Los Chillos	Primera Fase A
202	243A		ONTANEDA ALTA - CONOCOTO	Intracantonal Rural	Libertadores del Valle	20	20		4,8	4,5	2	388,9	Minibus	Se transforma	Los Chillos	Segunda Fase
203	235		El Quinche - Checa - Terminal Río Coca	Intracantonal Combinada	Reina del Quinche	7	8	12,0	44,9	45,0	40	11.819,4	Bus Tipo	Se mantienen	Tumbaco - Cumbaya	Segunda Fase
204	231		T RIO COCA - YARUQUI (El Carmen - Yaruqui, 2) (Los Guabos - La Primavera, 2) (San Juan Alto - Centro de Cumbaya 1)	Intracantonal Combinada	Yaruquí	6	8	12,0	35,1	36,0	28	9.949,8	Bus Tipo	Se mantienen	Tumbaco - Cumbaya	Segunda Fase
205	202		Terminal Río Coca - Pifo	Intracantonal Combinada	San Sebastián de Pifo	10	12	16,0	33,0	30,4	17	5.763,9	Bus Tipo	Se mantienen	Tumbaco - Cumbaya	Segunda Fase
206	238		T RIO COCA - PUEMBO	Intracantonal Combinada	Puembo Trapuca	7	10	14,0	28,9	29,5	20	6.798,4	Bus Tipo	Se mantienen	Tumbaco - Cumbaya	Segunda Fase

207	229		T RIO COCA - MIRAVALLE - CUMBAYa - LUMBISI	Intracantonal Combinada	Tumbaco	14	17	21,0	17,9	17,3	7	2.301,3	Bus Tipo	Se mantienen	Tumbaco - Cumbaya	Segunda Fase
208	228		T RIO COCA - EL ARENAL	Intracantonal Combinada	Tumbaco	12	15	19,0	22,2	21,5	12	3.261,4	Bus Tipo	Se mantienen	Tumbaco - Cumbaya	Segunda Fase
209	230		T RIO COCA - LA MORITA	Intracantonal Combinada	Tumbaco	12	15	19,0	21,1	22,6	10	3.262,9	Bus Tipo	Se mantienen	Tumbaco - Cumbaya	Segunda Fase
210	227		T RIO COCA - COLLAQUI	Intracantonal Combinada	Tumbaco	12	15	19,0	23,5	22,6	11	3.443,5	Bus Tipo	Se mantienen	Tumbaco - Cumbaya	Segunda Fase
211	198		T. RIO COCA - AEROPUERTO	Intracantonal Combinada	SOTRANOR Quinche(7), Puembo(2),Yaruquí(1)	12	15	19,0	38,5	38,6	10	5.760,1	Bus Tipo	Se transforma	Tumbaco - Cumbaya	Primera Fase A
212	199		T QUITUMBE - AEROPUERTO	Intracantonal Combinada	SOTRANOR Quinche(8), Yaruquí (3), Pifo(1),Puembo(4), Tumbaco(5)	8	10	14,0	53,4	53,2	21	11.734,6	Bus Tipo	Se mantienen	Tumbaco - Cumbaya	Segunda Fase
213	234		EL QUINCHE - GUAYLLABAMBA - OFELIA	Intracantonal Rural	FLOTA PICHINCHA	5	7	11,0	44,9	45,1	29	14.610,3	Bus Tipo	Se mantienen	Tumbaco - Cumbaya	Segunda Fase
214	234		El Quinche - Guayllabamba - Río Coca (ramal ruta Guayllabamba - El Quinche)	Intracantonal Combinada	FLOTA PICHINCHA	5	7	11,0	49,0	48,5	12	14.610,3	Bus Tipo	Se mantienen	Tumbaco - Cumbaya	Segunda Fase
215	200		Terminal Terrestre Carcelén - Vía Collas - NAIQ	Intracantonal Combinada	OPERNORTE (Transporsel (1), Calderón (1), Flota Pichincha (1), Kinara1, Llano Grande (1), San Juan 1, Semgyllfor (1), Guadalajara(1))	12	15	19,0	28,4	28,4	8	14.610,3	Bus Tipo	Se mantienen	Tumbaco - Cumbaya	Segunda Fase
216	47		Amaguana - La Vaquería	Intracantonal Rural	Libertadores del Valle	12	15		3,7	3,5	2	442,7	Minibus	Se mantienen	Los Chillos	Segunda Fase
217	246		Amaguana - San Carlos - Cataguango	Intracantonal Rural	Libertadores del Valle	20	25		7,4	8,0	3	572,1	Minibus	Se mantienen	Los Chillos	Segunda Fase
218	221		Bello Horizonte - El Quinche	Intracantonal Rural	Reina del Quinche	10	12		7,3	7,2	4	1.096,7	Minibus	Se mantienen	Tumbaco - Cumbaya	Segunda Fase
219	CA-4		Capilla - Carapungo	Intracantonal Rural	Kinara Express	15	17		8,2	8,9	6	894,8	Minibus	Se mantienen	Calderon - Carapungo	Segunda Fase
220	CT-24		Centro De Cumbaya - Centro De Tumbaco - El Arenal	Intracantonal Rural	SOTRANOR	12	15		11,5	11,7	5	1.435,3	Minibus	Se mantienen	Tumbaco - Cumbaya	Segunda Fase
221	CT-04		Chiviquí - Centro de Tumbaco	Intracantonal Rural	TUMBACO 1 - SOTRANOR 1	15	20		3,4	3,6	2	331,7	Minibus	Se mantienen	Tumbaco - Cumbaya	Segunda Fase
222	CT-07		Chuispiacu - Tola Chica 3	Intracantonal Rural	Tumbaco	30	30		7,4	7,4	1	413,3	Minibus	Se mantienen	Tumbaco - Cumbaya	Segunda Fase
223	CT-4		Comuna - Leopoldo Chávez - Tumbaco	Intracantonal Rural	Tumbaco	6	8		3,4	3,6	3	831,6	Minibus	Se mantienen	Tumbaco - Cumbaya	Segunda Fase
224	223		Comuna Central - Tumbaco	Intracantonal Rural	Tumbaco	6	8		1,9	2,1	1	475,2	Minibus	Se mantienen	Tumbaco - Cumbaya	Segunda Fase
225	CT-1A		Santa Rosa - Centro de Cumbayá - Pillagua	Intracantonal Rural	SOTRANOR	10	12		3,4	3,4	6	510,0	Minibus	Se mantienen	Tumbaco - Cumbaya	Segunda Fase
226	222		Quinche - Cusubamba	Intracantonal Rural	Reina del Quinche	12	15		8,3	8,5	4	1.040,4	Minibus	Se mantienen	Tumbaco - Cumbaya	Segunda Fase
227	221		Guayllabamba - El Quinche	Intracantonal Rural	Reina del Quinche	15	18	22,0	10,3	10,1	4	14.610,3	Bus Tipo	Se mantienen	Tumbaco - Cumbaya	Segunda Fase
228	249		Juan de la Cruz - San Antonio de Pasochoa	Intracantonal Rural	Libertadores del Valle	30	35		5,9	6,4	1	313,7	Minibus	Se mantienen	Los Chillos	Segunda Fase
229	CA-5		Luz Y Vida -Carapungo - La Bota	Intracantonal Rural	GUADALAJARA	8	10		10,1	10,9	10	1.953,0	Minibus	Se mantienen	Calderon - Carapungo	Segunda Fase
230			Nayón - Tanda - Cumbayá	Intracantonal Rural	Tumbaco	12	20		6,5	8,5	5	813,2	Minibus	Se mantienen	Tumbaco - Cumbaya	Segunda Fase
231	232		Oton De Velez - Yaruquí	Intracantonal Rural	Yaruquí	12	12		9,9	9,9	6	1.386,0	Minibus	Se mantienen	Tumbaco - Cumbaya	Segunda Fase
232	CT-06		Plazabamba - Tumbaco	Intracantonal Rural	Tumbaco	15	18		5,3	5,3	2	533,5	Minibus	Se mantienen	Tumbaco - Cumbaya	Segunda Fase
233	CA-2		Pomasqui - Carapungo	Intracantonal Rural	GUADALAJARA	6	8		9,7	9,8	11	2.338,8	Minibus	Se mantienen	Calderon - Carapungo	Segunda Fase
234	231		San Jose - Yaruqui La Rabija	Intracantonal Rural	Yaruquí	25	25		7,6	7,6	2	507,7	Minibus	Se mantienen	Tumbaco - Cumbaya	Segunda Fase
235	231B		Yaruqui - Chugulin - Tababela - Oyambarillo	Intracantonal Rural	Yaruquí	35	35		14,2	14,9	2	697,9	Minibus	Se mantienen	Tumbaco - Cumbaya	Segunda Fase
236	CA-3		Zabala - Gualo	Intracantonal Rural	Kinara Express	12	15		11,0	10,6	7	1.334,9	Minibus	Se mantienen	Calderon - Carapungo	Segunda Fase
237	CT - 03		Centro de Tumbaco - Rumihuayco - Chiviquí	Intracantonal Rural	SOTRANOR	15	30		6,1	6,1	4	488,4	Minibus	Se mantienen	Tumbaco - Cumbaya	Segunda Fase
238	CA6		Babilonia - Carapungo	Intracantonal Rural	Transsirenaexpress	30	30		11,8	11,6	3	656,4	Minibus	Se mantienen	Calderon - Carapungo	Segunda Fase
239	CA8		Bonanza - Carapungo	Intracantonal Rural	Transsirenaexpress	30	30		13,4	10,6	3	673,3	Minibus	Se mantienen	Calderon - Carapungo	Segunda Fase
240	CA7		Calderon - Marianitas - Carapungo	Intracantonal Rural	Transsirenaexpress	30	30		9,6	8,9	3	518,1	Minibus	Se mantienen	Calderon - Carapungo	Segunda Fase
241	CA1		Oyacoto - Carapungo - Eloy Alfaro	Intracantonal Rural	Guadalajara	11	30		17,8	18,2	14	1.752,0	Minibus	Se mantienen	Eloy Alfaro	Segunda Fase
242	PI-01		Palugo - Pifo	Intracantonal Rural	San Sebastián de Pifo	30	30		5,1	4,8	2	279,2	Minibus	Se mantienen	Tumbaco - Cumbaya	Segunda Fase
243	PI-02		Sigsipamba - Pifo	Intracantonal Rural	San Sebastián de Pifo	30	30		6,9	8,1	1	417,5	Minibus	Se mantienen	Tumbaco - Cumbaya	Segunda Fase
244			Corredor Central Norte	Alimentadora	Calderon (8), Catar (17), Conetra (21), Paquisha (8), San Carlos (8) Transhemisfericos (8) Flota Pichincha (3)	12	12	16,0	100,0	104,0	73	17.340,0	Bus Tipo	Se eliminan	Central Norte	Segunda Fase
245			Rutas varias en proceso de aprobación	Convencional	Secuatrans (1), Carderon (15),Llano Grande (3), San Juan de Calderon (18), Semgyllfor (8)	8	10		42,0	42,0	45	8.316,0	Bus Tipo	Se eliminan	Calderon - Carapungo	Segunda Fase
246			Quitumbe - Seminario	Convencional	Juan Pablo II (3), Latina (16), San Francisco (7), Secuatrans (7)	4	4		14,2	14,2	33	6.396,8	Bus Tipo	Se eliminan	SurOccidental	Segunda Fase

3.037	789.277
--------------	----------------

Rutas de Transporte Público del DMQ - Situación Propuesta

No.	Estación / Terminal	Tipo de Ruta	Ruta Propuesta	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Intervalo Hora Lateral	Kilometros Ida	Kilómetros Retorno	Flota	Observaciones	Condición respecto de situación original	Kilometros/diarios	Fase de Integración	Grupo de Asignación
1	Quitumbe	Alimentadora	T Quitumbe - Cutuglagua - La Joya	6	8	12	10,53	12,32	12	Modificar Ruta alimentadoar La Joya - Guamani por La Joya - Quitumbe	Se transforman	3.199,0	Segunda Fase	Sur Oriental
2	Guamani	Alimentadora	T Guamani - T Quitumbe	6	7	11	6,93	6,44	8	Se mantiene. Se modifican los intervalos para el modelo	Se mantienen	1.968,2	Segunda Fase	Sur Oriental
3	Guamani	Alimentadora	San Jose de Cutuglagua - T Guamani	8	12	16	5,58	5,55	6	Se mantiene	Se mantienen	1.112,4	Primera Fase A	Sur Oriental
4	Quitumbe	Alimentadora	Santo Domingo - Cutuglagua - T Quitumbe	8	10	14	11,65	11,65	9	Se elimina ruta convencional se transforma en Alimentadora hacia T Quitumbe	Se transforman	2.566,0	Segunda Fase	Sur Oriental
5	Guamani	Alimentadora	Playwood II - T Guamani	8	10	14	3,20	3,30	3	Nueva	Nuevas	715,9	Segunda Fase	Sur Oriental
6	Guamani	Alimentadora	San Juan de Turubamba - T Guamani	7	9	13	3,34	4,10	4	Se mantiene	Se mantienen	1.041,8	Primera Fase A	Sur Oriental
7	Guamani	Alimentadora	Venezia - T Guamani	6	6	10	5,06	4,54	5	Se mantiene	Se mantienen	1.574,4	Primera Fase A	Sur Oriental
8		Transversal	Trinidad - Guamani - Santo Tomas 1	8	10	14	5,60	4,30	5	Se transforma en transversal	Se transforman	1.090,4	Segunda Fase	Sur Oriental
9		Transversal	Caupicho - Peralta	7,5	7,5	12	7,01	7,42	7	Nueva (V-275)	Nuevas	1.917,3	Segunda Fase	Sur Oriental
10	Guamani	Alimentadora	San Isidro - Porvenir - T Guamani	7	5	9	5,48	4,01	5	Ver la posibilidad de que se conecte con Quitumbe	Se transforman	1.652,2	Segunda Fase	Sur Oriental
11		Alimentadora	Heroses de Paquisha - T Guamani	8	12	16	4,78	2,92	5	Se mantiene	Se mantienen	770,3	Primera Fase A	Sur Oriental
12	Quitumbe	Alimentadora	Rocio de Guamani - T Quitumbe	6	8	12	7,23	7,14	9	Se transforma en Alimentadora hacia Quitumbe	Se transforman	2.011,8	Segunda Fase	Sur Oriental
13	Quitumbe	Alimentadora	Peralta - San Fernando - T Quitumbe	8	10	14	8,21	7,86	7	Se transforma en Alimentadora hacia Quitumbe (por Av Mariscal Sucre)	Se transforman	1.770,0	Segunda Fase	Sur Oriental
14	Guamani	Alimentadora	Caupicho - Cda Lozada	8	10	14	7,19	7,18	7	Se transforma en transversal Se elimina el Alimentadora Guamani - Cda Lozada	Se transforman	1.582,8	Segunda Fase	Sur Oriental
15	Quitumbe	Alimentadora	Cornejo - T Quitumbe	5	7	11	5,71	5,98	8	Se mantiene	Se mantienen	1.898,3	Primera Fase A	Sur Oriental
16	Quitumbe	Alimentadora	Paquisha - T Quitumbe	8	10	14	8,90	9,45	8	Se mantiene, con una pequeña extensión en el occidente en la ruta	Se mantienen	2.021,1	Segunda Fase	Sur Oriental
17	Quitumbe	Alimentadora	Santospamba - T Quitumbe	5	7	11	6,79	6,85	12	Se mantiene. Se modifican los intervalos para el modelo	Se mantienen	2.215,0	Segunda Fase	Alonso de Angulo
18		Alimentadora	La Merced - T Quitumbe	6	8	12	3,51	3,70	4	Se mantiene	Se mantienen	1.009,4	Primera Fase A	Sur Occidental
19	Quitumbe	Alimentadora	Los Condores - T Quitumbe	6	8	12	4,52	4,14	5	Se mantiene con cambios en la ruta para cubrir e la ruta Martha Bucaram - M-Valverde	Se mantienen	1.212,4	Segunda Fase	Sur Occidental
20		Transversal	Mirador Alto San Martin - Santospamba 3	8	10	14	10,79	11,11	9	Nueva transversal	Nuevas	2.412,1	Segunda Fase	Sur Oriental
21		Transversal	Pedestales - Turubamba de Monjas - Santa Isabel	6	8	12	8,13	8,52	10	Se transforma en transversal	Se transforman	2.331,0	Segunda Fase	Sur Oriental
22	E Moran Valverde	Alimentadora	Pedestales - T Moran Valverde	6	8	12	7,84	7,65	9	Se transforma en Alimentadora	Se transforman	2.168,6	Segunda Fase	Alonso de Angulo
23	EM Moran Valverde	Alimentadora	La Pampa Ecuatoriana - Camal Metropolitano - EM. Moran Valverde	7	8	12	10,74	10,55	10	Se transforma en Alimentadora	Se transforman	2.798,1	Segunda Fase	Alonso de Angulo
24		Transversal	San Martín de Porres - San Blas - Huarca	6	8	12	12,18	11,71	14	Se transforma en transversal	Se transforman	3.344,6	Segunda Fase	Alonso de Angulo
25		Longitudinal	Barrio Nuevo - CHQ - Seminario Mayor	6	8	12	9,14	8,38	10	Se transforma en Longitudinal corta de Quitus colonial - U Central	Nuevas	2.452,8	Segunda Fase	Centro Historico
26	E Moran Valverde	Longitudinal	San Blas - Union Popular - EM Moran Valverde	6	8	12	8,60	9,35	11	Se transforma en longitudinal corta	Se transforman	2.513,0	Segunda Fase	Sur Oriental
27		Transversal	San Martín de Porres - E. Morán Valverde - Santa Barbara	7	9	13	10,66	11,63	11	Se transforma en Transversal San Martín de Porres - La Independencia. (V-155)	Se transforman	2.746,7	Primera Fase B	Alonso de Angulo
28	E Moran Valverde	Transversal	La Independencia - EM Moran Valverde - Guajalo	6	8	12	6,66	6,27	8	Se tranforma en ruta transversal	Se transforman	1.810,2	Segunda Fase	Alonso de Angulo
29	E. Magdalena	Diagonal	La Independencia - EM La Magdalena	10	12	16	11,02	11,17	8	Transforma	Se transforman	2.019,3	Primera Fase A	Sur Occidental
30	Quitumbe	Alimentadora	T Quitumbe - Manuelita Saenz	7	10	14	7,71	7,91	8	Se mantiene. Se modifican los intervalos para el modelo	Se mantienen	1.820,8	Segunda Fase	Sur Occidental
31		Transversal	San Alfonso - El Conde	8	10	14	8,18	7,55	7	Se transforma en transversal	Se transforman	1.732,5	Segunda Fase	Sur Oriental
32	E Moran Valverde	Alimentadora	T Moran Valverde - San Fco de Huarca	8	10	14	6,11	6,15	6	Se mantiene y se mejora los intervalo en el modelo	Se mantienen	1.350,4	Segunda Fase	Alonso de Angulo
33		Alimentadora	Musculos y Rieles - Caupicho - Chilligallo	6	8	12	12,25	12,41	14	Se transforma en transversal con integracion en C Suroccidental Completar Av Quitumbe enntre Condor ñan y 1,4 km al sur	Se transforman	3.452,4	Segunda Fase	Sur Oriental
34		Alimentadora	Khon - T Quitumbe	6	8	12	5,60	6,80	7	Se transforma en Alimentadoraa	Se transforman	1.736,0	Segunda Fase	Sur Occidental
35	E Moran Valverde	Alimentadora	Cda del Ejercito 2 - T Moran Valverde	6	8	12	5,90	5,27	6	Se transforma en Alimentadoraa	Se transforman	1.563,8	Segunda Fase	Alonso de Angulo
36	Quitumbe	Alimentadora	Cda del Ejercito - Quitumbe	6	8	12	5,25	3,90	5	Se mantiene	Se mantienen	1.281,0	Segunda Fase	Sur Occidental
37		Perimetral	El Troje - La Marin	5	8	12	22,36	20,25	18	Se mantiene	Se mantienen	6.476,7	Segunda Fase	Simon Bolivar
38		Longitudinal	T Guamani - Av 3 - Av Turubamba - Est Moran Valverde - Chilligallo	8	8	12	10,37	9,84	9	Nueva (H07)	Nuevas	2.526,3	Segunda Fase	Sur Oriental
39		Longitudinal	Epiclachim - La Marin - La Alameda	6	6	10	8,89	8,62	10	Se transforma recortando (H05)	Se transforman	2.871,6	Segunda Fase	Sur Oriental
40		Transversal	Aymesa - EM Moran Valverde - San Luis de Chilligallo	8	12	16	7,47	7,64	7	Se transforma en Transversal (V-16S) Verificar recorrido en el lado occidental	Se transforman	1.511,0	Segunda Fase	Alonso de Angulo
41		Diagonal	Hosp del Sur - Escuela Sucre	4	6	10	7,35	9,68	15	Se transforma en diagonal	Se transforman	3.303,8	Segunda Fase	Alonso de Angulo
42		Transversal	Santa Clara - Capuli	5	8	12	5,84	5,89	8	Se transforma en Transversal (V-19S)	Se transforman	1.783,0	Primera Fase B	Sur Occidental
43		Transversal	Buenaventura - Capuli	8	10	14	6,53	6,88	6	Se transforma en Transversal (V-18S)	Se transforman	1.477,0	Primera Fase B	Sur Occidental
44	E. Magdalena	Diagonal	La Merced - EM La Magdalena	6	8	12	10,37	10,26	12	Se transforma en Alimentadoraa	Se transforman	2.888,2	Primera Fase A	Sur Occidental
45		Longitudinal	Nuevos Horizontes Del Sur - Estacion El Calzado	5	8	12	10,55	10,54	15	Se transforma en Alimentadoraa de/estacion el Calzado (A-CALZ01)	Se transforman	3.205,7	Primera Fase B	Sur Occidental
46		Transversal	La Esperanza - Capuli	8	8	12	5,46	5,47	5	Se transforma en Transversal (V-17S)	Se transforman	1.366,3	Primera Fase B	Sur Occidental
47		Transversal	Itchimbia - Toctiuco	4	6	10	6,80	5,08	11	Se transforma en Transversal (V-01N)	Se transforman	2.304,7	Primera Fase B	Centro Historico
48		Transversal	El Dorado - La Independencia	4,0	6,0	10	3,6	4,2	7	Nueva (V-02N)	Nuevas	1.515,1	Primera Fase B	Centro Historico
49		Transversal	Aymesa - EM Moran Valverde - Vista Hermosa de Chilligallo	10	15	19	7,52	6,27	5	Se Transforma en transversal (V-16S)	Se transforman	1.111,9	Primera Fase B	Alonso de Angulo
50		Transversal	San Martin De Porres - Lucha De Los Pobres - Cristo Rey	6	8	12	11,06	9,72	8	Se Transforma en transversal (V-14S)	Se transforman	2.909,2	Primera Fase B	Sur Occidental
51	E. Magdalena	Diagonal	Cristo Rey - EM Magdalena	4	6	10	9,16	9,31	16	Nueva	Nuevas	3.584,1	Primera Fase A	Sur Occidental
52		Transversal	Argelia Alta - Santa Barbara - Cristo Rey	10	10	14	13,14	12,70	10	Se Transforma en transversal (V-12S)	Se transforman	2.613,5	Segunda Fase	Sur Occidental
53		Transversal	Oriente Quiteno - Reino de Quito	4	6	10	10,18	10,62	20	Se Transforma en transversal (V-11S)	Se transforman	4.035,2	Segunda Fase	Sur Occidental
54		Transversal	San Bartolo - Vencedores de Pichincha	4	6	10	5,44	5,14	10	Nueva (V-09S)	Nuevas	2.052,5	Segunda Fase	Sur Occidental
55		Transversal	Lucha de Los Pobres A - Delia Maria II	8	8	12	9,60	6,52	6	Nueva (V-13S)	Nuevas	2.015,0	Segunda Fase	Sur Occidental
56		Alimentadora	T Recreo - Oriente Quiteno	10	12	16	7,25	7,43	5	Se mantiene	Se mantienen	1.335,9	Primera Fase A	Sur Oriental
57		Transversal	San Pablo - Miraflores - EM Seminario Mayor	4	6	10	5,22	6,61	11	Se transforma en transversal	Se transforman	2.295,0	Segunda Fase	Centro Norte
58		Transversal	Gonzalez Suarez - EM La Carolina - EM La Pradera - La Primavera	4	6	10	6,07	6,58	12	Se transforma en transversal	Se transforman	2.454,1	Segunda Fase	Centro Norte
59		Transversal	Balcon del Valle - Nueva Aurora 1	10	12	16	10,96	11,37	8	Se Transforma en transversal (V-02AS)	Nuevas	2.032,0	Segunda Fase	Puengasi - Monjas
60		Transversal	Balcon del Valle - Nueva Aurora 2	10	12	16	10,98	11,19	8	Se Transforma en transversal (V-02BS)	Nuevas	2.017,5	Segunda Fase	Puengasi - Monjas
61		Transversal	Vicentina - Floresta - Comuna Alta	12	12	16	6,99	6,88	4	Se transforma en transversal	Se transforman	1.179,0	Primera Fase B	Centro Norte
62		Transversal	Comuna - La Colmena	10	12	16	8,98	8,69	7	Se Transforma en transversal (V-1BS)	Nuevas	1.608,0	Segunda Fase	Puengasi - Monjas
63		Transversal	Eden del Valle - Colmena	5	6	10	9,60	9,37	14	Se Transforma en transversal (V-1BS)	Nuevas	3.338,7	Segunda Fase	Puengasi - Monjas
64		Transversal	Vicentina - La Floresta - Rosaspamba	12	12	16	7,13	7,03	5	Se transforma en transversal	Se transforman	1.203,6	Segunda Fase	Centro Norte
65		Transversal	Bellavista - EM La Carolina - San Vicente	5	7	11	7,17	6,76	11	Nueva (V-09N)	Nuevas	2.261,3	Primera Fase B	Centro Norte
66		Intracantonal Combinada	Mercado Mayorista - EM. Solanda - Lloa	12	15	19	12,84	12,79	8	Nueva	Nuevas	1.912,8	Segunda Fase	Sur Occidental
67		Transversal	Aida Leon - Reino de Quito	12	12	16	9,21	9,89	6	Se Transforma en transversal (V-01BS)	Se transforman	1.623,5	Primera Fase B	Sur Occidental
68		Transversal	Aida Leon - Ciudadela Tarqui	12	12	16	8,84	8,90	6	Se Transforma en transversal (V-10AS)	Se transforman	1.507,9	Segunda Fase	Sur Occidental
69		Transversal	La Dolorosa - EM La Magdalena	6	8	12	5,96	5,56	7	Se transforma en transversal	Se transforman	1.612,8	Primera Fase B	Sur Occidental
70		Alimentadora	T Recreo - Solanda	5	7	11	5,68	5,40	8	Se mantiene. Se modifican los intervalos para el modelo	Se mantienen	1.799,3	Segunda Fase	Alonso de Angulo
71	66	Alimentadora	Chilibulo - EM Magdalena	6	8	12	4,17	3,92	5	Se mantiene	Se mantienen	1.132,6	Primera Fase A	Sur Occidental
72	T Marin Central	Diagonal	Parada Alonso de Angulo - Marin Central	4	8	12	6,31	7,05	12	Opera con buses tipo puerta izquierda	Nuevas	2.271,2	Segunda Fase	Alonso de Angulo
73		Transversal	La Clemencia - Cda Santiago	7,5	9,5	14	5,18	5,50	5	Nueva ruta (V-08S)	Nuevas	1.242,1	Segunda Fase	Alonso de Angulo
74		Transversal	Alegria - La Lorena	7,5	9,5	14	9,78	9,41	9	Nueva ruta (V-07S)	Nuevas	2.231,9	Segunda Fase	Sur Oriental
75	T Recreo	Alimentadora	T Recreo - Ferroviaria	7	10	14	2,86	2,90	3	Se recorta la ruta alimentadora	Se transforman	671,5	Segunda Fase	Sur Oriental
76	T. Ofelia	Alimentadora	Zabala - T La Ofelia	5	5	9	13,32	13,5	19	Se mantiene. Se modifican los intervalos	Se mantienen	5.221,0	Primera Fase B	Calderon - Carapungo
77	T. Ofelia	Alimentadora	T Ofelia - Carcelen	6	12	16	4,45	4,83	6	Se mantiene. Se modifican los intervalos	Se mantienen	1.067,2	Primera Fase B	Central Norte
78	T. Ofelia	Alimentadora	T Ofelia - Pululahua	5	6	10	19,77	19,68	22	Se cambia por ruta San Antonio - E. El Labrador	Se transforman	6.943,2	Primera Fase B	Mitad del Mundo
79	T Ofelia	Alimentadora	T La Ofelia - Pisuli	5	5	9	9,17	8,6	14	SE MODIFICA EL TRAZADO MAS DIRECTO EL TRAMO DEJADO SERA CUBIERTO POR T Ofelia - Roldos	Se transforman	3.459,2	Segunda Fase	Central Norte
80	T Ofelia	Alimentadora	T La Ofelia - Roldos	10	10	14	7,71	7,79	5	Nueva (A-OFE03)	Se transforman	1.567,7	Segunda Fase	Mariscal Sucre Norte
81	T. Ofelia	Alimentadora	T Ofelia - Planada - San Jose De Velasco	5										

85	T. Ofelia	Alimentadora	T Ofelia - Carapungo	5	5	9	10,3	9,86	14	Se mantiene. Se modifican los intervalos	Se mantienen	3.924,5	Primera Fase B	Calderon - Carapungo
86	T. Ofelia	Alimentadora	T Ofelia - Calderon	5	5	9	11,63	10,78	15	Se mantiene. Se modifican los intervalos	Se mantienen	4.362,5	Primera Fase B	Calderon - Carapungo
87	T. Ofelia	Alimentadora	T Ofelia - Calacali	15	15	19	25,39	24,37	11	Se mantiene. Se modifican los intervalos	Se mantienen	3.415,1	Primera Fase B	Mitad del Mundo
88	T. Ofelia	Alimentadora	T Ofelia - Cdl. Bicentenario	8	8	12	9,1	8,97	6	Sse recorta el viaje negativo a Pomasqui.. Se modifican los intervalos	Se transforman	2.258,8	Primera Fase B	Mitad del Mundo
89	T Ofelia	Alimentadora	T La Ofelia - Bellavista - Ana Maria	6	6	10	17,87	17,99	19	Se mantiene con un pequeño cambio en la ruta (A-OFE05)	Se mantienen	5.881,0	Segunda Fase	Calderon - Carapungo
90	T Labrador	Alimentadora	Roldos - Machala - EM Labrador	8	10	14	12,7	12,83	10	Se Transforma en Alimentadora recortandola	Se transforman	2.811,9	Segunda Fase	Central Norte
91		Diagonal	Jarrin - Machala - Shyris - El Arbolito	5	7	11	13,9	13,89	21	Se modifica en diagonal, recortando hacia el sur y prolongando hacia el norte	Se transforman	4.512,8	Segunda Fase	Amazonas
92		Diagonal	T Ofelia - Machala - Republica - El Ejido	5	7	11	14,13	14	20	Nueva	Se transforman	4.568,0	Segunda Fase	Amazonas
93		Transversal	Atuccho - Comite Del Pueblo	4	6	10	10,11	10,23	18	Se modifica (V-22N)	Se transforman	3.946,0	Primera Fase B	Central Norte
94	T Ofelia	Alimentadora	T Ofelia - Mena del Hierro	8	8	12	4,78	5,3	4	Se recorta la ruta alimentadora	Se transforman	1.260,0	Segunda Fase	Central Norte
95		Transversal	Nazareth - Santa Maria	6	7	11	8,67	9,52	10	Se Transforma (V-23N)	Se transforman	2.735,6	Segunda Fase	Central Norte
96		Transversal	La Tola - CHQ - El Placer	4	6	10	5,13	5,68	11	Se Transforma en transversal (V-04CH)	Se transforman	2.097,1	Primera Fase A	Centro Historico
97		Transversal	Area Verde - Rancho Alto	4	6	10	11,62	12,05	20	Se Transforma (V-24N)	Se transforman	4.592,0	Segunda Fase	Mariscal Sucre Norte
98		Transversal	Quintana - La Pulida	7	9	13	12,83	10,97	12	Se Transforma (V-19N)	Se transforman	2.932,7	Segunda Fase	Central Norte
99		Transversal	La Tola - Itchimbia - CH - San Juan	8	6	10	4,26	3,6	5	Se transforma (V-05CH) con modificaciones	Se transforman	1.171,1	Segunda Fase	Centro Historico
100		Transversal	Libertad - San Francisco - Playon de La Marin	6	8	12	8,24	8,58	12	Se transforma (V-03CH) con modificaciones Cambia senti de calle Sucre entre Flores y Guayaqui Abrir parterre en Sucre 55 m antes de Av. Pichincha.	Se transforman	2.354,8	Primera Fase A	Centro Historico
101		Transversal	Jardin del Valle - EM San Francisco Viaducto	10	12	16	7,09	6,17	4	Se transforma en transversal (A-O2BCH) Reforma geometrica en San Roque	Se transforman	1.206,7	Segunda Fase	Puengasi - Monjas
102		Transversal	Jardin del Valle - Marin Central	10	12	16	5,48	5,00	4	Se transforma en transversal (xxxx)	Nuevas	953,7	Segunda Fase	Puengasi - Monjas
103		Transversal	Orquideas - EM El Ejido	10	12	16	7,28	10,58	7	Se transforma en transversal (A-MARO3)	Se transforman	1.625,3	Segunda Fase	Puengasi - Monjas
104	Maria - Valle de Los Chillos	Transversal	Monjas Alto - Escuela Sucre	10	12	16	6,32	6,82	5	Se transforma en transversal	Se transforman	1.195,7	Segunda Fase	Puengasi - Monjas
105	San Francisco	Transversal	Eden - EM Ejido	10	12	16	7,81	7,94	5	Se transforma en transversal	Se transforman	1.433,3	Segunda Fase	Puengasi - Monjas
106	T Quitumbe	Alimentadora	Carapungo - T Quitumbe	3	5	9	39,26	39,36	53	Se mantiene No integrado	Se mantienen	19.078,5	Segunda Fase	Simon Bolivar
107	T Quitumbe	Alimentadora	T Quitumbe - Cumbaya	4	6	10	29,13	26,72	28	Se mantiene Se modificado la flota y se extiende la ruta en Carapungo	Se mantienen	10.834,9	Segunda Fase	Simon Bolivar
108		Perimetral	Carapungo - Cumbaya	3	5	9	18,7	17,99	18	Se mantiene (SD-023) No integrado	Se mantienen	8.903,4	Segunda Fase	Simon Bolivar
109		Perimetral	T Quitumbe - Carcelen	10	12	16	43,92	44,86	21	Se mantiene Se modificado la flota No integrado	Se mantienen	8.079,0	Segunda Fase	Simon Bolivar
110		Perimetral	T Quitumbe - Marin	5	7	11	21,33	22,62	21	Se mantiene Se modificado la flota	Se mantienen	7.137,0	Segunda Fase	Simon Bolivar
111	Ejido	Transversal	Miraflores - Guapulo	6	8	12	6,61	6,51	9	Se cambia por dos rutas	Se transforman	1.836,8	Segunda Fase	Central Norte
112	Recreo	Transversal	La Alcantarilla - Recreo	6	8	12	4,57	3,89	6	Se cambia por dos rutas	Nuevas	1.184,4	Segunda Fase	Sur Occidental
113	OFELIA	Alimentadora	T Ofelia - Planada - Rancho Alto	6	8	12	9,25	9,02	12	Se transforma en Alimentadora A-OFE02)	Se transforman	2.557,8	Segunda Fase	Mariscal Sucre Norte
114		Transversal	La Tola - Itchimbia - CH - Toctiico Bajo	8	8	12	3,64	3,77	4	Se transforma (V-05CH) con modificaciones	Se transforman	926,3	Segunda Fase	Centro Historico
115	E. El Ejido	Transversal	Cumbaya - Guapulo - EM El Ejido	6	7	11	10,24	11,16	15	Se transforma en transversal. Se amplia al Parque El Arbolito	Se transforman	3.218,3	Primera Fase A	Tumbaco - Cumbaya
116	Recreo	Alimentadora	Forestal - El Recreo	6	8	12	5,75	5,87	8	Se transforma en Alimentadora	Se transforman	1.626,8	Segunda Fase	Sur Oriental
117		Transversal	San Patricio - Forestal - Madgalena Alta	6	8	12	9,76	9,85	13	Se amplia cobertura VERIFICAR CALLE ARENILLAS PARA VER POSIBILIDAD DE RUTA INTERMEDIA (V-04S)	Se transforman	2.745,4	Segunda Fase	Sur Occidental
118		Transversal	San Isidro de Puengasi - Cima de la Libertad	7	7	11	10,38	10,28	11	Se transforma en transversal (V-03S)	Se transforman	2.930,0	Segunda Fase	Puengasi - Monjas
119	Marin Central	Transversal	Montserrat - Marin Central	7	10	14	14,79	14,68	16	Se transforma en transversal (A-MAR01)	Se transforman	3.435,4	Segunda Fase	Puengasi - Monjas
120	San Francisco	Transversal	Barrio 6 de diciembre - Est El Ejido	10	12	16	17,22	17,17	12	Se transforma en Alimentadora	Se transforman	3.129,5	Segunda Fase	Puengasi - Monjas
121	San Francisco	Transversal	Colmena - EM San Francisco	5	7	11	2,77	3,16	5	Se recorta en el centro y se sustituye por ruta transversal y en el norte se complementa con la ruta transversal V-13N	Se transforman	963,0	Segunda Fase	Centro Historico
122	EM JIPIJAPA	Transversal	Intercambiador Interoceanica - Simon Bolivar - Quito Tenis	8	8	12	10,73	11,33	10	Nueva (V-13N)	Nuevas	2.757,5	Segunda Fase	Centro Norte
123	E El Labrador	Alimentadora Semiexpres	San Antonio - Kartodromo - EM El Labrador	10	14	18	25,31	23,94	15	Se convierte en Alimentadora Semiexpres Reemplaza a la Alimentadora San Antonio Ofelia	Se transforman	4.118,2	Segunda Fase	Mitad del Mundo
124		Longitudinal	T Ofelia - Miraflores - EM Seminario	4	6	10	18,45	17,69	29	Se mantiene Se modificado la flota	Se mantienen	7.011,2	Segunda Fase	Mariscal Sucre Norte
125		Subtronal Mariscal Sucre Norte	T Ofelia - EM Magdalena	4	6	10	20,5	20,35	32	Se transforma en transversal (H-01B)	Se transforman	7.924,9	Segunda Fase	Mariscal Sucre Norte
126		Longitudinal	Panecillo - Seminario Mayor	6	8	12	7,03	6,27	9	Se transforma LA (H-02B) haciendo una variante recortada de la actual	Nuevas	1.862,0	Segunda Fase	Centro Historico
127		Transversal	Amagasi del Inca - EM Labrador - San Vicente de la Florida	8	10	14	10,46	9,19	10	Se transforma en transversal en conjunto con Amagasi - Eden - San Pablo (V-18N)	Se transforman	2.164,3	Segunda Fase	Amazonas
128	E El Labrador	Alimentadora Semiexpres	T Carcelen - EM El Labrador	5	7	11	7,31	7,37	10	Se transforma en Alimentadora del E El Labrador, modificacion de ruta por la av amazonas	Se transforman	2.383,9	Segunda Fase	Calderon - Carapungo
129	E El Labrador	Alimentadora Semiexpres	EM El Labrador - Velasco	6	8	12	9,31	9,51	9	Se transforma en Subtronal Alimentadora SEMIEXPRES	Se transforman	2.634,8	Segunda Fase	Amazonas
130	E El Labrador	Subtronal Amazonas	EM Labrador - EM El Ejido	3	5	9	7,41	7,79	22	Se transforma en Subtronal E El Labrador - El Ejido	Nuevas	3.688,5	Segunda Fase	Amazonas
131		Transversal	Puerta del Sol - 23 de Junio	10	12	16	8,15	8,22	5	Se transforma en transvesal (V-25N)	Se transforman	1.489,7	Segunda Fase	Eloy Alfaro
132	E El Labrador	Alimentadora Semiexpres	La Josefina - EM Labrador	6	8	12	11,15	11,74	14	Se transforma en Alimentadora del E El Labrador	Se transforman	3.204,6	Segunda Fase	Amazonas
133		Transversal	El Inca - Cochapamba Norte	8	10	14	6,85	6,16	6	Se transforma en transvesal (V-15N) recortada en el oriente El sector Don bosco esta cubieto por otras rutas	Se transforman	1.433,0	Segunda Fase	Amazonas
134	T Carcelen	Alimentadora	T Carcelen - Carcelen Bajo	6	8	12	5,53	5,28	7	Se transforma en Alimentadora (A-VAR03) y subtronal Eloy Alfaro	Se transforman	1.513,4	Segunda Fase	Eloy Alfaro
135	E El Labrador	Alimentadora	Pueblo Blanco - EM El Labrador	5	7	11	16,63	16,58	24	Se transforma en Alimentadora de la E El Labrador	Se transforman	5.393,0	Segunda Fase	Eloy Alfaro
136	T Carcelen	Subtronal Eloy Alfaro	T Carcelen - EM Ejido	4	6	10	15,37	15,14	27	Se transforma en Subtronal Eloy Alfaro	Nuevas	5.918,9	Segunda Fase	Eloy Alfaro
137		Alimentadora	T Carcelen - Real Audiencia - EM El Labrador	6	10	14	8,82	9,02	11	Se transforma en Alimentadora de la E El Labrador	Se transforman	2.232,5	Segunda Fase	Central Norte
138		Alimentadora	San Jose del Moran - Esperanza - EM El Labrador	8	10	14	13,04	13,17	11	Se transforma en Alimentadora de la E El Labrador Participara en el Corredor Carapungo	Se transforman	2.886,8	Segunda Fase	Calderon - Carapungo
139		Transversal	San Miguel de Amagasi - EM Labrador - Pinar Bajo	8	10	14	6,72	6,65	6	Se transforma en transvesal (V-17N) recortada	Se transforman	1.472,6	Segunda Fase	Shyris - Nor Oriental
140	T Rio Coca	Diagonal	Llano Chico - EM Jipijapa	8	7	11	10,3	9,97	9	Se transforma en Diagonal Corrrta	Se transforman	2.744,3	Segunda Fase	Shyris - Nor Oriental
141		Transversal	Buenos Aires - Pinar Alto	10	10	14	9,67	10,79	7	Se transforma en transvesal con alrague a la V-16N.	Se transforman	2.069,4	Segunda Fase	Shyris - Nor Oriental
142		Intracantonal Rural	Rumicucho Alto - San Jose de Pomasqui	8	10	14	12,7	12,6	11	Revisar si es convieneinte pasar a alimentdor de la Ofelia	Se transforman	2.352,9	Segunda Fase	Mitad del Mundo
143		Alimentadora	T Rio Coca - Llano Grande - Landazuri	10	12	16	17,29	17,34	11	Se mantiene Se mejora los intervalos	Se mantienen	3.151,3	Segunda Fase	Calderon - Carapungo
144		Alimentadora	EM El Labrador - Llano Grande - Bonanza	6	8	12	17,09	13,68	16	Se mantiene Se mejora los intervalos cambiar en modelo	Se mantienen	4.307,8	Segunda Fase	Calderon - Carapungo
145	E El Labrador	Alimentadora	La Cruz - Zabala - EM Labrador	10	12	16	19,74	20	13	Se mantiene, se transforma en Alimentadora al Labrador	Se mantienen	3.616,3	Segunda Fase	Calderon - Carapungo
146		Subtronal Shyris	Suntroncal Shyris Comite del Pueblo - Marin	6	10	14	15,96	15,65	16	Se fusionan las dos rutsa y forman la SUBTRONCAL COMITE DEL PUEBLO - SHYRIS - MARIN	Se transforman	3.955,8	Segunda Fase	Shyris - Nor Oriental
147	T Carcelen	Alimentadora	T Carcelen - Carmen Bajo	10	12	16	8,16	8,16	5	Nueva	Nuevas	1.485,1	Segunda Fase	Shyris - Nor Oriental
148	T Rio Coca	Alimentadora	T Rio Coca - 6 de Julio	7	10	14	6,5	6,48	7	Se mantiene Se mejora los intervalos en el modelo	Se mantienen	1.513,1	Segunda Fase	Shyris - Nor Oriental
149	T Rio Coca	Alimentadora	T Rio Coca - Comite del Pueblo - La Bota	8	10	14	9,95	10,23	8	Se mantiene Se mejora los intervalos en el modelo	Se mantienen	2.222,7	Segunda Fase	Shyris - Nor Oriental
150		Alimentadora	EM El Labrador - Comite del Pueblo	6	8	12	7,38	7,06	7	Se mantiene.	Se mantienen	2.021,6	Primera Fase A	Shyris - Nor Oriental
151	E El Labrador	Alimentadora	EM Labrador - Babilonia - San Juan de Calderon	10	12	16	18,97	18,97	13	Se transforma en Alimentadora	Se transforman	3.452,5	Segunda Fase	Calderon - Carapungo
152	T Rio Coca	Alimentadora	T Rio Coca - Carapungo - Luz y Vida	8	10	14	18,18	18,19	15	Se fusiona con la ruta Luuta conv encional Lu y Vida T Rio Coca (alrague)	Se transforman	4.005,9	Segunda Fase	Calderon - Carapungo
153	E El Labrador	Alimentadora	EM El Labrador - Carapungo - Ecuador - Bicentenario	8	10	14	16,45	17,06	13	Se transforma en Alimentadora Se recorta en E Labrador	Se transforman	3.690,9	Segunda Fase	Calderon - Carapungo
154		Intracantonal Rural	Carapungo - Mitad del Mundo - 4 de Abril	12	15	19	17,74	16,28	8	Se mantiene Se mejora los intervalos	Se mantienen	2.109,2	Segunda Fase	Mitad del Mundo
155	E El Labrador	Alimentadora	EM El Labrador - Zabala	10	15	19	17,23	17,37	11	Se mantiene Se mejora los intervalos en el modelo	Se mantienen	2.789,9	Segunda Fase	Calderon - Carapungo
156	T Rio Coca	Alimentadora	T Rio Coca - Zambiza	10	12	16	5,89	5,86	4	Se mantiene Se mejora los intervalos cambiar en modelo	Se mantienen	1.069,3	Segunda Fase	Shyris - Nor Oriental
157		Alimentadora	Carapungo - Simon Bolivar - EM Jipijapa	8	10	14	13,97	13,6	12	Se transforma en Alimentadora Se recorta en E Labrador	Se transforman	3.036,6	Segunda Fase	Calderon - Carapungo
158		Intracantonal Rural	San Juan de Cumbaya - Santa Ines	8	10	14	7,56	7,56	6	Se transforma en ruta Interna	Se transforman	1.406,2	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya
159	T Rio Coca	Alimentadora	T Rio Coca - Nayon - Monte Aromo	7	10	14	11,1	11,26	11	Se unifica con ruta T Rio Coca - Motearomo	Se transforman	2.606,5	Segunda Fase	Shyris - Nor Oriental
160		Transversal	Monteserrin - Plaza de las Americas	10	12	16	6,91	6,81	6	Se transforma en transversal, variamnte de la V-14BN (utiliza el carril de la Ecovia para virar a izquierda a la De Las Palmeras	Se transforman	1.248,5	Segunda Fase	Centro Norte
161	T Carcelen	Alimentadora	T Carcelen Barrio - EM El Labrador	10	12	16	9,65	10,22	7	Se mantiene Se aumenta los intervalos porque hay otrs servicios en el modelo	Se mantienen	1.808,2	Segunda Fase	Central Norte
162	E El Labrador	Alimentadora	EM El Labrador - Colinas del Valle - San Juan de Calderon	10	12	16	17,1	17,09	12	Se transforma en Rramal de la ruta Babilonia - E El Labrador	Se transforman	3.111,3	Segunda Fase	Calderon - Carapungo
163	T Carcelen	Alimentadora	T Carcelen - Calderon - Oyacoto	12	15	19	13,906153	13,796526	6	Se mantiene con una pequeña variacion (sin entrar a Calderon). Se modifican la ruta e intervalos	Se mantienen	2.067,5	Segunda Fase	Calderon - Carapungo
164	E El Labrador	Alimentadora	EM El Labrador - Calderon - Cabuyal	10	12	16	17,49	17,75	9	Se extiende al Labrador y se opera como ramal de La Cruz Zabala	Se transforman	3.206,8	Segunda Fase	Calderon - Carapungo
165	E El Labrador	Alimentadora	EM El Labrador - Alborada - Bellavista	10	12	16	19,48	19,63	12	Se transforma en Ramal de la ruta Zabala - El Labrador	Se transforman	3.559,0	Segunda Fase	Calderon - Carapungo
166		Transversal	Guanguitagua - Estadio Olimpico - Mañosca	4,0	6,0	10	5,5	4,2	9	Nueva transversal (V-11N)	Nuevas	1.866,3	Primera Fase B	Centro Norte
167		Transversal	Jardines del Batan - Estadio Olimpico - Granda Centeno	7	6	10	5,06	5,03	5	Nueva transversal (V-12N)	Nuevas	1.568,3	Segunda Fase	Centro Norte

168		Alimentadora	Cocotog - Llano Chico - Terminal Río Coca	5	7	11	11,85	10,8	11	Se transforma en Alimentadora	Se transforman	3.678,1	Segunda Fase	Shyris - Nor Oriental
169	T Río Coca	Alimentadora	Cocotog - Simon Bolivar - T Río Coca	10	12	16	8,93	8,9	5	Nueva Ruta	Nuevas	1.622,5	Segunda Fase	Shyris - Nor Oriental
170	T Marín - Valle de Los Chillos	Intracantonal Combinada	Amaguaña - La Salle - Marín	9	10	14	27,38	26,49	15	Se mantiene con intervalos mas altos poruqe se crea ramal a San Roque	Se mantienen	5.664,0	Segunda Fase	Los Chillos
171	T Marín - Valle de Los Chillos	Intracantonal Combinada	Santa Isabel - Conocoto - Marín	8	10	14	23,98	23,09	15	Se mantiene con intervalos mas altos poruqe se crea ramal a San Roque	Se mantienen	5.184,4	Segunda Fase	Los Chillos
172	E. El Ejido	Intracantonal Combinada	San Alfonso - Pintag - EM El Ejido	10	15	19	40,11	39,04	16	Nuevo Ramal no implica incremento de flota sino redistribución de las actuales rutas	Se transforman	6.382,0	Primera Fase A	Los Chillos
173	T. Marín - Valle de Los Chillos	Intracantonal Combinada	San Teresa - Pintag - EM San Francisco Viaducto	20	25	29	32,29	28,01	7	Se modifica en Quito. En lugar de llegar al Girón, termina en San Francisco	Se transforman	2.742,2	Primera Fase A	Los Chillos
174	E. El Ejido	Intracantonal Combinada	El Dean Bajo - 6 de Junio - EM Ejido	10	10	14	23,07	21,6	14	Se modifica en Quito En lugar de llegar al Girón termina en El Ejido	Se transforman	4.518,1	Primera Fase A	Los Chillos
175	E. El Ejido	Intracantonal Combinada	La Merced - El Tingó - EM El Ejido	13	17	21	27,91	27,68	9	Se modifica en Quito. En lugar de llegar al Girón, termina en El Ejido.	Se transforman	4.020,5	Primera Fase A	Los Chillos
176	E. El Ejido	Intracantonal Combinada	San Miguel - Conocoto - Armenia - EM EL Ejido	12	15	19	23,23	22,56	9	Se modifica en Quito En lugar de llegar al Giron termina en El Ejido	Se transforman	3.417,4	Primera Fase A	Los Chillos
178	T Marín - Valle de Los Chillos	Intracantonal Combinada	El Nacional - La Marín	16	16	18	29,64	29,68	9	Se mantiene con intervalos mas altos poruqe se crea ramal a San Roque	Nuevas	3.826,1	Segunda Fase	Los Chillos
177	T. Marín - Valle de Los Chillos	Intracantonal Combinada	San Juan de Conocoto - Hospital del Infa - EM San Francisco Viaducto	11	12	16	20,74	20,26	8	Nuevo Ramal	Se mantienen	3.596,8	Primera Fase A	Los Chillos
179	T Marín - Valle de Los Chillos	Intracantonal Combinada	El Nacional - Guangopolo - La Armenia - EM. San Francisco	16	16	20	27,35	27,04	9	Nuevo Ruta	Nuevas	3.508,1	Primera Fase A	Los Chillos
180	T Marín - Valle de Los Chillos	Intracantonal Combinada	Las Palmeras - Alangasi - Marín	29	29	33	25,52	25,79	4	Se mantiene mejorando los intervalos	Se mantienen	1.859,4	Segunda Fase	Los Chillos
181	T Marín - Valle de Los Chillos	Intracantonal Combinada	La Merced - La Marín	12	15	19	23,46	24,19	10	Se mantiene con intervalos mas altos poruqe se crea ramal a San Roque	Se mantienen	3.556,2	Segunda Fase	Los Chillos
182	T. Marín - Valle de Los Chillos	Intracantonal Combinada	La Merced - EM San Francisco Viaducto	12	15	19	25,82	26,57	11	Nuevo Ramal	Se transforman	3.909,9	Primera Fase A	Los Chillos
183	E. Magdalena	Alimentadora	Amaguaña - Adm Zonal - Conocoto - Puengasí - E. Magdalena	12	15	19	27,23	28,57	18	Se transforma en alimentadora	Se transforman	4.164,4	Primera Fase A	Los Chillos
184	T Guamani	Intracantonal Rural	Cuandina - Amaguaña - Cataguango - Terminal Guamani	13	15	18	16,50	16,14	9	Nueva	Nuevas	1.948,4	Segunda Fase	Los Chillos
185		Intracantonal Rural	Ontaneda Alta - Conocoto - San Gabriel	10	12	12	12,56	15,39	7	Se prolonga has sector Av Amazonas (El Tingó)	Se transforman	2.124,2	Segunda Fase	Los Chillos
186	T Río Coca	Intracantonal Combinada	El Quinche - T Río Coca	10	12	16	44,91	45,02	22	Se mantiene con intervalos mas altos porque se crea ramal Semiexpreso La Carolina	Se mantienen	8.183,6	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya
187	T Carolina - Valle de Cumbaya	Intracantonal Combinada	EL Quinche - EM La Carolina	10	12	16	42,58	42,01	20	Nuevo Ramal abrir parterre y semaforizar en Av. Eloy Alfaro	Se transforman	7.697,7	Primera Fase A	Tumbaco - Cumbaya
188	T Río Coca	Intracantonal Combinada	T Río Coca - Yaruquí	12	15	19	35,06	36,01	14	Se mantiene con intervalos mas altos porque se crea ramal Semiexpreso La Carolina	Se mantienen	5.304,1	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya
189	T Río Coca	Intracantonal Combinada	Pífo - Terminal Río Coca	15	18	22	32,99	30,35	10	Se mantiene con intervalos mas altos porque se crea ramal Semiexpreso La Carolina	Se mantienen	3.900,2	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya
190	T Carolina - Valle de Cumbaya	Intracantonal Combinada	Yaruquí - EM La Carolina	12	15	19	32,68	32,96	14	Nuevo Ramal abrir parterre y semaforizar en Av. Eloy Alfaro	Se transforman	4.898,8	Primera Fase A	Tumbaco - Cumbaya
191	T Río Coca	Intracantonal Combinada	Pueumbo - Río Coca	12	15	19	28,86	29,46	12	Se mantiene con intervalos mas altos porque se crea ramal Semiexpreso La Carolina	Se mantienen	4.352,5	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya
192	T Río Coca	Intracantonal Combinada	Lumbisi - Cumbaya - T Río Coca	14	17	21	17,34	19,23	7	Se mantiene con intervalos mas altos porque se crea ramal Semiexpreso La Carolina	Se mantienen	2.390,9	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya
193		Intracantonal Combinada	Cumbaya - EM La Carolina	10	12	16	13,49	13,58	7	Nuevo Ramal abrir parterre y semaforizar en Av. Eloy Alfaro	Nuevas	2.463,4	Primera Fase A	Tumbaco - Cumbaya
194	T Río Coca	Intracantonal Combinada	El Arenal - T Río Coca	15	20	24	21,55	21,92	9	Se mantiene con intervalos mas altos porque se crea ramal Semiexpreso La Carolina	Se mantienen	2.521,3	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya
195	T Carolina - Valle de Cumbaya	Intracantonal Combinada	El Arenal - Tumbaco - EM La Carolina	18	20	24	21,79	21,59	8	Nuevo Ramal abrir parterre y semaforizar en Av. Eloy Alfaro	Se transforman	2.342,5	Primera Fase A	Tumbaco - Cumbaya
196	T Río Coca	Intracantonal Combinada	La Morita - T Río Coca	18	20	24	21,14	22,59	7	Se mantiene con intervalos mas altos porque se crea ramal Semiexpreso La Carolina	Se mantienen	2.361,4	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya
197	T Río Coca	Intracantonal Combinada	Collaqui - Tumbaco - T Río Coca	18	20	24	23,51	22,63	7	Se mantiene con intervalos mas altos porque se crea ramal Semiexpreso La Carolina	Se mantienen	2.491,6	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya
198	T Carolina - Valle de Cumbaya	Intracantonal Combinada	Aeropuerto - EM La Carolina	12	15	19	36,52	35,97	13	Se modifica el destino de la T. Río coca a EM.La Carolina	Se transforman	5.410,0	Primera Fase A	Tumbaco - Cumbaya
199	E Quitumbe	Intracantonal Combinada	Quitumbe - Aeropuerto	8	10	14	53,37	53,17	27	Se mantiene	Se mantienen	11.734,6	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya
200	T Ofelia	Intracantonal Combinada	T Ofelia - Nono	12	15	19	22,59	23,15	12	Nueva	Nuevas	3.413,6	Segunda Fase	Central Norte
201	T Ofelia	Intracantonal Combinada	El Quinche - Guayllabamba - Ofelia	5	7	11	44,95	45,12	42	Se mantiene	Se mantienen	14.626,4	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya
202	E El Labrador	Intracantonal Combinada	El Quinche - Guayllabamba - EM Labrador	5	7	11	49,26	49,14	42	Se mantiene	Se mantienen	15.979,1	Primera Fase A	Tumbaco - Cumbaya
203	T Carcelen	Intracantonal Combinada	NAIQ - Via Collas - T Carcelen	12	15	19	28,38	28,4	9	Se mantiene	Se mantienen	4.237,6	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya
204		Transversal	Nueva Aurora - Urb Municipal Turubamba de Monjas	8	10	14	19,57	15,26	15	Nueva	Nuevas	3.836,3	Segunda Fase	Sur Oriental
205		Alimentadora	Alma Lojana - Marín Central	12	15	19	6,06	6,17	4	Nueva transversal Variante de A-MAR03 Se requiere conexión vial para llegar a Triangulo de Piedra	Nuevas	912,7	Segunda Fase	Puengasi - Monjas
206		Intracantonal Rural	Amaguaña - La Vaquería	12	15	19	3,65	3,49	2	Se mantiene	Se mantienen	442,7	Segunda Fase	Los Chillos
207		Intracantonal Rural	Amaguaña - San Carlos - Cataguango	20	25	28	7,38	8	3	Se mantiene	Se mantienen	572,1	Segunda Fase	Los Chillos
208		Intracantonal Rural	Belo Horizonte - El Quinche	10	12	16	7,27	7,16	5	Se mantiene	Se mantienen	1.096,7	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya
209		Transversal	California - San Carlos	10	12	16	4,91	4,43	3	Nueva transversal Variante de V-21N	Nuevas	849,9	Segunda Fase	Central Norte
210		Intracantonal Rural	Capilla - Carapungo	15	17	19	8,22	8,91	4	Se mantiene	Se mantienen	894,8	Segunda Fase	Calderon - Carapungo
211		Alimentadora	Hospital San Francisco - EM El Labrador	10	12	16	9,56	9,61	7	Nueva Alimentadora	Nuevas	1.744,5	Segunda Fase	Central Norte
212		Intracantonal Rural	Centro De Cumbaya - Centro De Tumbaco - El Arenal	12	15	19	11,48	11,67	7	Se mantiene	Se mantienen	1.435,3	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya
213		Transversal	Chahuarquingo - Hermano Miguel	10	12	16	6,01	5,63	4	Nuea transversal Variante de V-05S	Nuevas	1.059,2	Segunda Fase	Puengasi - Monjas
214		Intracantonal Rural	Chiviquí - Centro de Tumbaco/ Centro de Tumbaco - Rumihuayco - Chiviquí	15	17	19	3,36	3,55	2	Se mantiene	Se mantienen	360,9	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya
215		Intracantonal Rural	Chuispiacu - Tola Chica 3	30	30	30	7,38	7,38	2	Se mantiene	Se mantienen	413,3	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya
216		Intracantonal Rural	Comuna - Leopoldo Chávez - Tumbaco	6	8	8	3,37	3,56	5	Se mantiene	Se mantienen	831,6	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya
217		Intracantonal Rural	Comuna Central - Tumbaco	6	8	8	1,88	2,08	2	Se mantiene	Se mantienen	475,2	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya
218		Intracantonal Rural	Santa Rosa - Centro de Cumbayá - Pillagua	10	12	12	3,38	3,36	2	Se mantiene	Se mantienen	512,2	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya
219		Intracantonal Rural	El Carmen - Yaruquí	20	25	25	5,64	5,42	2	Nueva	Nuevas	411,4	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya
220		Intracantonal Rural	El Quinche - Cusubamba	12	15	15	8,3	8,48	5	Se mantiene	Se mantienen	1.040,4	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya
221		Intracantonal Combinada	Guyallbamba - El Quinche	15	18	22	10,26	10,14	5	Se mantiene	Se mantienen	1.256,1	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya
222		Intracantonal Rural	Juan De La Cruz - San Atonio De Pasochoa	30	35	35	5,85	6,35	1	Se mantiene	Se mantienen	313,7	Segunda Fase	Los Chillos
223		Transversal	La Floresta - La Comuna	12	15	19	6,66	6,79	4	Nueva Ruta (V-06N) Cambiar sentido de calle Foch a norte-sur, entre Av Colon y Cordero	Nuevas	1.003,8	Segunda Fase	Centro Norte
224		Longitudinal	La Marín - Coliseo Ruminahui - Gonzales Suarez - EM La Carolina	6	8	12	10	10,1	11	Nueva longitudinal H-06 con un alartuge en el norte hasta La Carolina	Nuevas	2.814,0	Segunda Fase	Centro Norte
225		Transversal	La Pradera - Hospital de la Policía	7	10	14	3,97	3,73	4	Nueva transversal Variante V-08N	Nuevas	897,6	Segunda Fase	Centro Norte
226		Transversal	La Victoria - San Carlos - Vencedores del Norte	10	12	16	7,29	8,69	6	Nuea transversal Variante de V-20N	Nuevas	1.454,2	Segunda Fase	Central Norte
227		Intracantonal Rural	Los Guabos - La Primavera	10	12	12	2,38	2,41	2	Nueva	Nuevas	364,0	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya
228		Intracantonal Rural	Luz Y Vida - Carapungo - La Bota	8	15	15	10,06	10,94	10	Se mantiene	Se mantienen	1.617,0	Segunda Fase	Calderon - Carapungo
229		Intracantonal Rural	Nayón - Tanda - Cumbayá	12	15	15	12,01	11,91	8	Se mantiene	Se mantienen	1.483,0	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya
230		Diagonal	Ninallacta - Solanda - Av Napo - Seminario Mayor	6	12	16	19,37	18,73	23	Nueva diagonal	Nuevas	4.381,5	Segunda Fase	Sur Oriental
231		Intracantonal Rural	Oton De Velez - Yaruquí	12	12	12	9,9	9,9	6	Se mantiene	Se mantienen	1.386,0	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya
232		Transversal	Parque Metropolitano - Rumipamba	7	10	14	8,32	8,33	9	Nueva transversal (V-10N)	Nuevas	1.940,9	Segunda Fase	Centro Norte
233		Intracantonal Rural	Plazabamba - Tumbaco	15	18	18	5,28	5,25	3	Se mantiene	Se mantienen	533,5	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya
234		Intracantonal Rural	Pomasqui - Carapungo	6	8	8	9,72	9,77	11	Se mantiene	Se mantienen	2.338,8	Segunda Fase	Calderon - Carapungo
235		Transversal	Prados del Condado - T Carcelen	10	12	16	7,16	7,72	6	Nueva transversal Variante de V-26N	Nuevas	1.354,1	Segunda Fase	Central Norte
236	T Carolina - Valle de Cumbaya	Intracantonal Combinada	Pueumbo - EM La Carolina	15	17	21	27,01	26,76	10	Nuevo Ramal	Se transforman	3.423,2	Primera Fase A	Tumbaco - Cumbaya
237		Intracantonal Rural	San Jose - Yaruquí La Rabija	25	25	25	7,55	7,56	2	Se mantiene	Se mantienen	507,7	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya
238		Intracantonal Rural	San Juan Alto - Centro De Cumbaya	30	30	30	6,09	6,21	2	Nueva	Nuevas	344,4	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya
239		Intracantonal Rural	Yaruquí - Chugulin - Tababela - Oyambarillo	35	35	35	14,18	14,9	3	Se mantiene	Se mantienen	697,9	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya
240		Intracantonal Rural	Zabala - Gualo	12	15	15	10,95	10,58	5	Se mantiene	Se mantienen	1.334,9	Segunda Fase	Calderon - Carapungo

241		Intracantonal Rural	Centro de Tumabco - Rumihuayco - Chiviquí	15	17		6,11	6,11	3	Se mantiene	Se mantienen	638,3	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya			
242		Intracantonal Rural	Babilonia - Carapungo	30	30		11,81	11,63	3	Se mantiene	Se mantienen	656,4	Segunda Fase	Calderon - Carapungo			
243		Intracantonal Rural	Bonanza - Carapungo	30	30		13,40	10,65	3	Se mantiene	Se mantienen	673,3	Segunda Fase	Calderon - Carapungo			
244		Intracantonal Rural	Calderon - Marianitas - Carapungo	30	30		9,59	8,92	3	Se mantiene	Se mantienen	518,1	Segunda Fase	Calderon - Carapungo			
245		Intracantonal Rural	Oyacoto - Carapungo - Eloy Alfaro	10	16		17,80	18,16	14	Se mantiene	Se mantienen	2.373,0	Segunda Fase	Eloy Alfaro			
246		Intracantonal Rural	Palugo - Pifo	30	30		5,13	4,84	1	Se mantiene	Se mantienen	279,2	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya			
247		Intracantonal Rural	Sigsipamba - Pifo	30	30		6,86	8,05	2	Se mantiene	Se mantienen	417,5	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya			
248		Intracantonal Rural	Macarena - Conocoto - Los Álamos	15	17		11,5	11,5	6	Nueva	Nuevas	692,7	Segunda Fase	Los Chillos			
249		Intracantonal Rural	Zonal Los Chillos - Alangasi - Tumbaco	10	12		34,2	34,2	18	Nueva	Nuevas	3.009,6	Segunda Fase	Los Chillos			
250		Intracantonal Rural	Hipermarket - Alangasi - La Cocha.	8	10		8,858587	8,858587	6	Nueva	Nuevas	956,7	Segunda Fase	Los Chillos			
251		Intracantonal Combinada	Tolontag - Colibrí - Marin	13	13	13	33,836631	31,99109	10	Nueva	Nuevas	5.182,8	Segunda Fase	Los Chillos			
252		Intracantonal Rural	Tolontag - Pintag	12	15		8,24	8,24	3	Nueva	Nuevas	593,3	Segunda Fase	Los Chillos			
253		Intracantonal Rural	El Quinche - San Vicente de Cucupuro	30	30		2,56	2,33	1	Nueva	Nuevas	78,2	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya			
254		Intracantonal Rural	El Quinche - San Antonio de Cucupuro	60	60		5,6	5,59	1	Nueva	Nuevas	89,5	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya			
255		Intracantonal Rural	El Quinche - Molino Alto	40	40		7,4	7,39	2	Nueva	Nuevas	177,5	Segunda Fase	Tumbaco - Cumbaya			
256		Intracantonal Rural	San Antonio de Pichincha - Tanlagua	30	30		8,71	9,4	1	Nueva	Nuevas	289,8	Segunda Fase	Mitad del Mundo			
257	E El Labrador	Alimentadora Semiexpres	San Antonio - 13 de Junio - EM El Labrador	10	14	18	24,25	24,071533	14	Se convierte en Alimentadora Semiexpres Reemplaza a la Alimentadora San Antonio Ofelia, Se debe cambiar de sentido la av. 13 de junio a doble vía entre la calle santa ana y la calle al conjunto Laguna Azul	Se transforman	4.040,6	Segunda Fase	Mitad del Mundo			
258	Guamani - EM Moran Valverde	Alimentadora	T Guamani - San Juan de Turubamba - Simon Bolivar - E M Moran Valverde	12	12	16	18,37	19,65	7	Se trnasforma en Alimentadora hacia E M Moran Valverde	Se transforman	3.231,7	Segunda Fase	Sur Oriental			
												2.522			693.135,4		

Troncales de Transporte Público del DMQ - Situación Actual

No.	Estación / Terminal	Código	Ruta Actual	Tipo	Operadora	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Intervalo Lateral	Kilómetros Ida	Kilómetros Retorno	Flota	Km /dia	Fase de Integración	Grupo de Asignación
1	T. El Recreo	C1	T. Recreo - T. El Labrador	Corredor Central	EPMTPQ	2	3	6	12,8	12,8	41	11.008,0	Primera Fase 1 A	EPMTPQ
2	E. Morán Valverde	C2	E. Morán Valverde - T. Labrador	Corredor Central	EPMTPQ	7	13	16	17,8	17,8	20	4.038,7	Primera Fase 1 A	EPMTPQ
3	T. Quitumbe	C4	T. Quitumbe - Colón	Corredor Central	EPMTPQ	5	6	9	14,9	14,9	19	6.019,6	Primera Fase 1 A	EPMTPQ
4	T. Carcelén	C5	El Ejido - T. Carcelén	Corredor Central	EPMTPQ	6	9	12	13,65	13,65	15	4.049,5	Primera Fase 1 A	EPMTPQ
5	T. Quitumbe	C6	T. Quitumbe - T. Recreo	Corredor Central	EPMTPQ	5	10	13	7,1	7,1	6	2.156,2	Primera Fase 1 A	EPMTPQ
6	T. Quitumbe	NOCTURNO	T. Quitumbe - T. El Labrador	Corredor Central	EPMTPQ	60	60	63	19,9	19,9	3*	790,3	Primera Fase 1 A	EPMTPQ
7	T. El Recreo	EXPRESO ESCOLAR	Expreso T. Recreo - Colón	Corredor Central	EPMTPQ	10	10	13	7,8	7,8	3*	1.807,2	Primera Fase 1 A	EPMTPQ
8	T. Guamaní	E1	T. Guamaní - Universidades	Corredor Oriental	EPMTPQ	4	5	8	18,05	18,05	25	8.826,5	Primera Fase 1 A	EPMTPQ
9	T. Guamaní	E1 M	T. Guamaní - Playón de la Marín	Corredor Oriental	EPMTPQ	8	9	12	12,0	12,0	14	3.200,0	Primera Fase 1 A	EPMTPQ
10	T. Quitumbe	E2	T. Quitumbe - T. Río Coca	Corredor Oriental	EPMTPQ	4	5	8	20,6	20,6	30	10.073,4	Primera Fase 1 A	EPMTPQ
11	T. Río Coca	E3	E. La Marín - T. Río Coca	Corredor Oriental	EPMTPQ	2,5	4	7	9,4	9,4	33	6.292,6	Primera Fase 1 A	EPMTPQ
12	T. Quitumbe	E4	T. Quitumbe - La Marín	Corredor Oriental	EPMTPQ	3	6	9	11,2	11,2	25	5.600,0	Primera Fase 1 A	EPMTPQ
13	T. Guamaní	E8	Guamaní- Ejido	Corredor Oriental	EPMTPQ	12	12	15	16,4	16,4	10	3.181,6	Primera Fase 1 B	EPMTPQ
14	Río Coca	Interterminales	Río Coca- El Labrador	Corredor Oriental	EPMTPQ	15	20	23	3,4	3,4	3	440,8	Primera Fase 1 B	EPMTPQ
15	T. Quitumbe**	TR-01	T. Quitumbe - Seminario**	Corredor Suroccidental	Varias								Primera Fase 1 B	Sur Occidental
16	T. Ofelia		T. Ofelia - Seminario Mayor	Corredor Central Norte	CCN	6	8	11	11,8	11,1	13	3.641,2	Primera Fase 1 B	Central Norte
17	T. Ofelia		T. Ofelia - Marín	Corredor Central Norte	CCN	4	7	10	14,4	14,2	25	5.785,4	Primera Fase 1 B	Central Norte
											280	76.911,0		

(*) Esta flota se ocupa de la misma que opera en los otros circuitos de la EP^MTPQ.

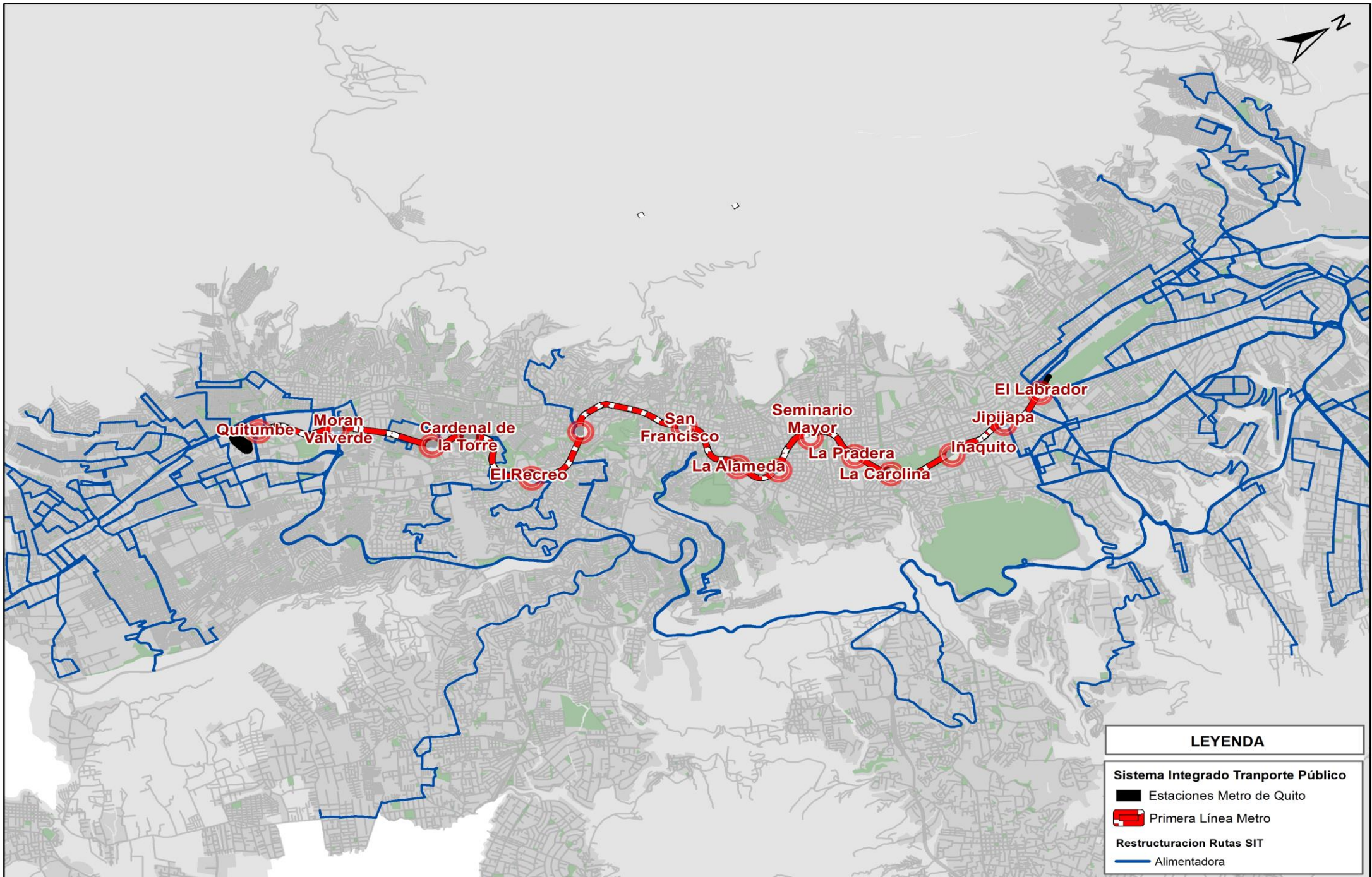
(**) Esta flota que es de buses convencionales, está considerada en el cuadro de Rutas Actuales

Troncales de Transporte Público del DMQ - Situación Propuesta

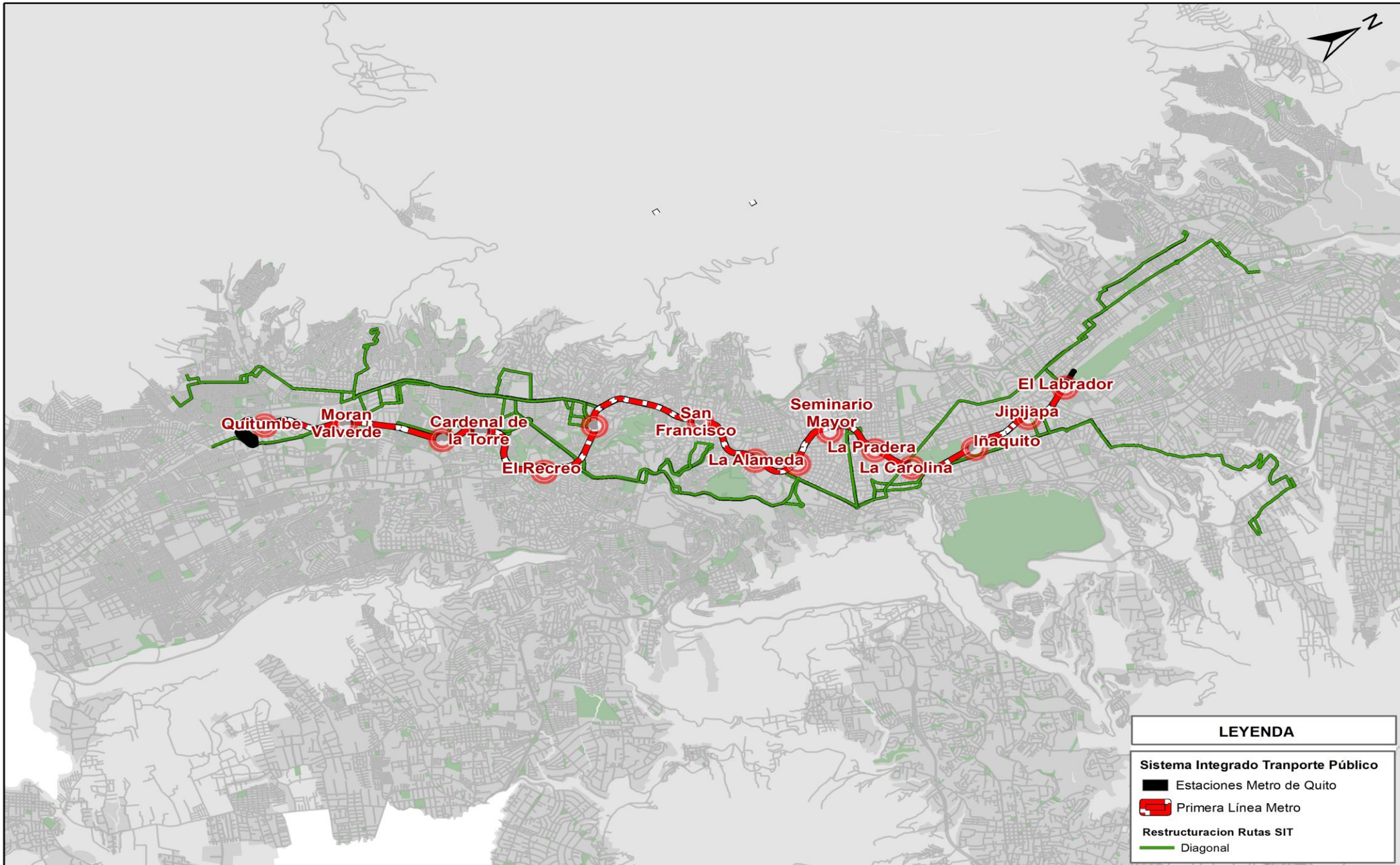
No.	Estación / Terminal	Corredor	Tipo	Ruta Propuesta	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Intervalo Lateral	Kilómetros Ida	Kilómetros Retorno	Flota	Observaciones	km/día	Fase	Grupo de Asignación	
1	T. El Recreo	Corredor Central	Troncal	T. El Recreo - P Colon	5	7	10	7,3	7,5	10	Se recorta ruta.	2047,368214	Primera Fase 1 A	EPMTPQ	
2	E. Labrador - El Ejido	Corredor Central	Troncal	T. El Labrador - P El Ejido	6	8	11	12,1	11,2	13	Se mantiene Se compensa con Troncal E. Morán Valverde - Universidades	2777,333523	Primera Fase 1 A	EPMTPQ	
3	T. Carcelen - T. Labrador	Corredor Central	Troncal	T. Carcelen - T El Labrador	4	6	9	7,0	7,0	12	Se elimina. Se compensa con otros servicios y Metro	2310	Primera Fase 1 A	EPMTPQ	
4	T. Carcelen	Corredor Central	Troncal	T. Carcelen- P Cuero y Caicedo	6	8	11	12,1	11,2	14	Se recorta ruta.	2777,333523	Primera Fase 1 A	EPMTPQ	
5	T. Quitumbe - T.El Recreo	Corredor Central	Troncal	T. Quitumbe - T Recreo	5	7	10	7,3	7,3	10	Se mantiene	2017,928571	Primera Fase 1 A	EPMTPQ	
6	T Quitumbe - E. El Labrador	Corredor Central	Troncal	T. Quitumbe - E. El Labrador (Nocturno)	60	60		19,9	19,9	3*	Se mantiene horario	179,1	Primera Fase 1 A	EPMTPQ	
7	T. El Recreo	Corredor Central	Troncal	T. El Recreo - P Colon (Expreso)	10	10		7,1	7,1	6*	Se mantiene horario	383,4	Primera Fase 1 A	EPMTPQ	
8	T. Guamani	Corredor Oriental	Troncal	T. Guamani - Universidades	3	5	8	17,66	18,48	43	Se mantiene horario	7440,3225	Primera Fase 1 A	EPMTPQ	
9	T Guamani - Recreo	Corredor Oriental	Troncal	T. Guamani - Recreo	4	6	9	10,56	10,73	15	Nuevo circuito	3511,94019	Primera Fase 1 A	EPMTPQ	
10	T Quitumbe - Marin	Corredor Oriental	Troncal	T. Quitumbe - E La Marin	4	6	9	12,28	16,73	24	Se mantiene horario	4786,65	Primera Fase 1 A	EPMTPQ	
11	T Recreo - T Rio Coca	Corredor Oriental	Troncal	T. El Recreo - T Rio Coca	3	5	8	13,3	13,2	35	Nuevo circuito	5437,15875	Primera Fase 1 A	EPMTPQ	
12	Marin - T Rio Coca	Corredor Oriental	Troncal	E La Marin - T Rio Coca	4	6	9	9,2	9,2	19	Se mantiene	3042,009465	Primera Fase 1 A	EPMTPQ	
13	Labrador - T Rio Coca	Corredor Oriental	Troncal	T. LABRADOR - T. RÍO COCA	8,0	10,0	13	2,58	2,7	4	Nuevo circuito	490,6453846	Primera Fase 1 A	EPMTPQ	
14	T. Quitumbe - Seminario Mayor	Suroccidental	Troncal	T. Quitumbe - Seminario Mayor	6	8	11	14,1	13,9	18	Se mantien la ruta, pero la operación con articulados. Se requiere modificar las paradas en San Roque para operar los articulados.	3332,561932	Primera Fase 1 B	Sur Occidental	
15	T Quitumbe - Magdalena	Suroccidental	Troncal	T. Quitumbe- T. Magdalena	4	6	9	8,31	8,09	15	Se mantiene	2706	Primera Fase 1 B	Sur Occidental	
16	T. Ofelia - Seminario Mayor	Central Norte	Troncal	T. Ofelia - Seminario Mayor	4	6	9	11,8	11,1	19	Se mantiene, recortandose en la calle Santa Prisca en lugar de llegar a La Marín	3781,8	Primera Fase 1 B	Central Norte	
17	T. Ofelia	Central Norte	Troncal	T. Ofelia - Santa Prisca	4	6	9	12,5	12,6	21	Se recorta ruta.	4146,45	Primera Fase 1 B	Central Norte	
18	T. Ofelia - Labrador	Central Norte	Troncal	T. Ofelia - T. Labrador	4	6	9	5,4	5,5	9	Nuevo circuito	1782	Primera Fase 1 B	Central Norte	
19	E. Moran Valverde	Alonso de Angulo	Troncal	E Moran Valverde - P Universidades	4	6	9	12,6	13,4	26	Construir paradas y troncal	4293,3	Segunda Fase	Alonso de Angulo	
										307					57.243,3

(*) Esta flota se ocupa de la misma que opera en los otros circuitos de la EP^MTPQ.

**Subanexo –
Planos.**



ALIMENTADORES



DIAGONAL

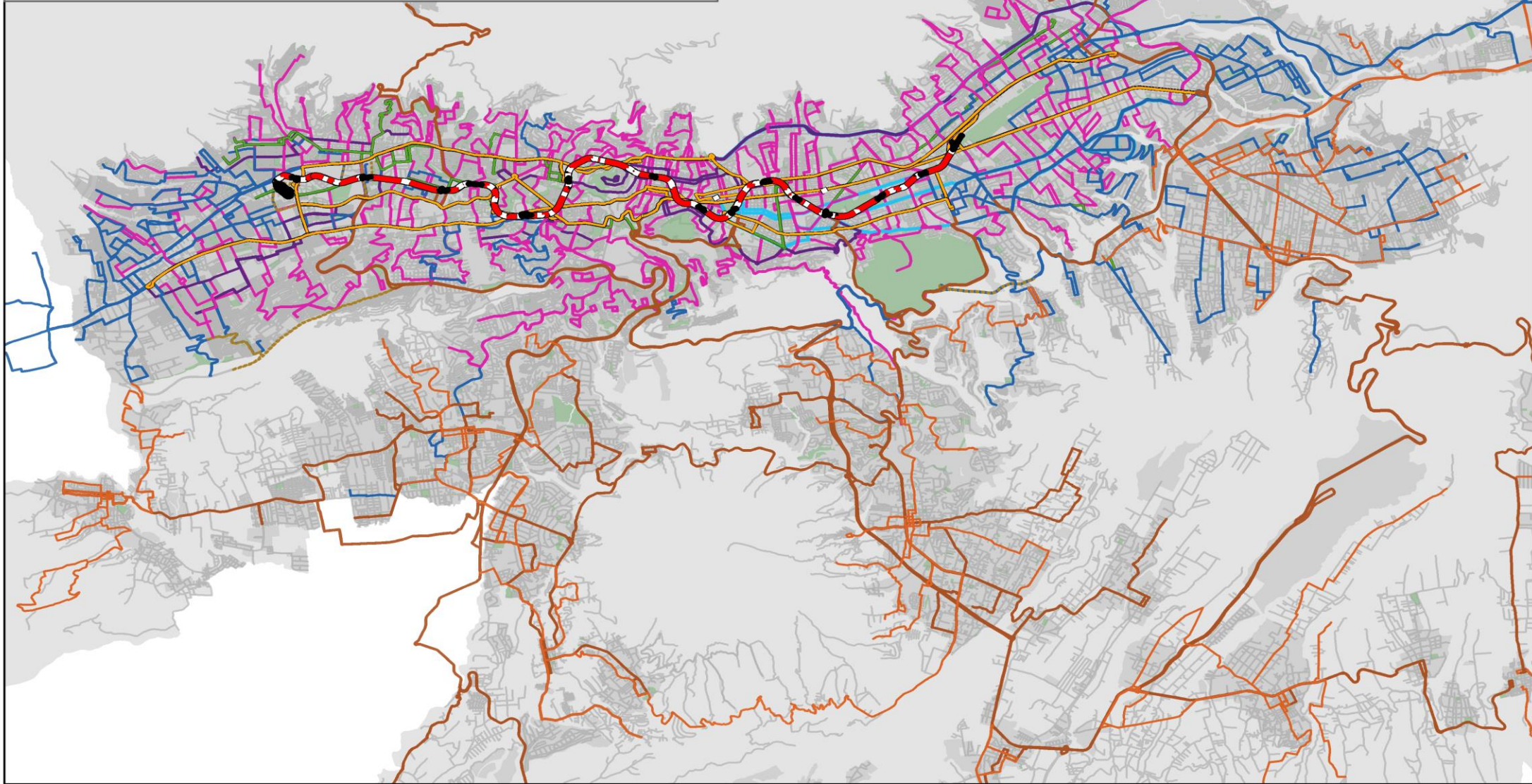
LEYENDA

Sistema Integrado Transporte Público

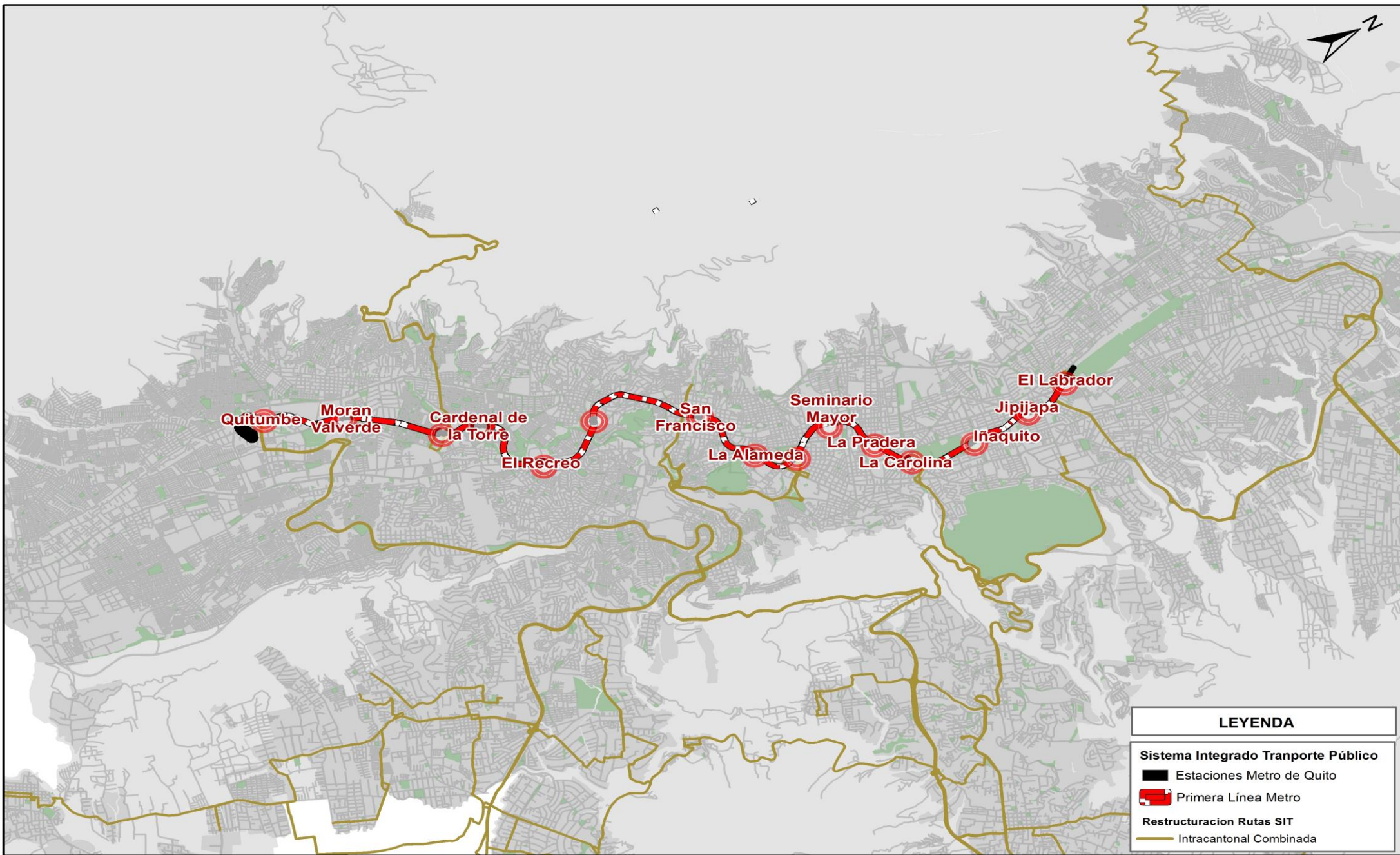
- Estaciones Metro de Quito
- Primera Línea Metro

Reestructuración Rutas SIT

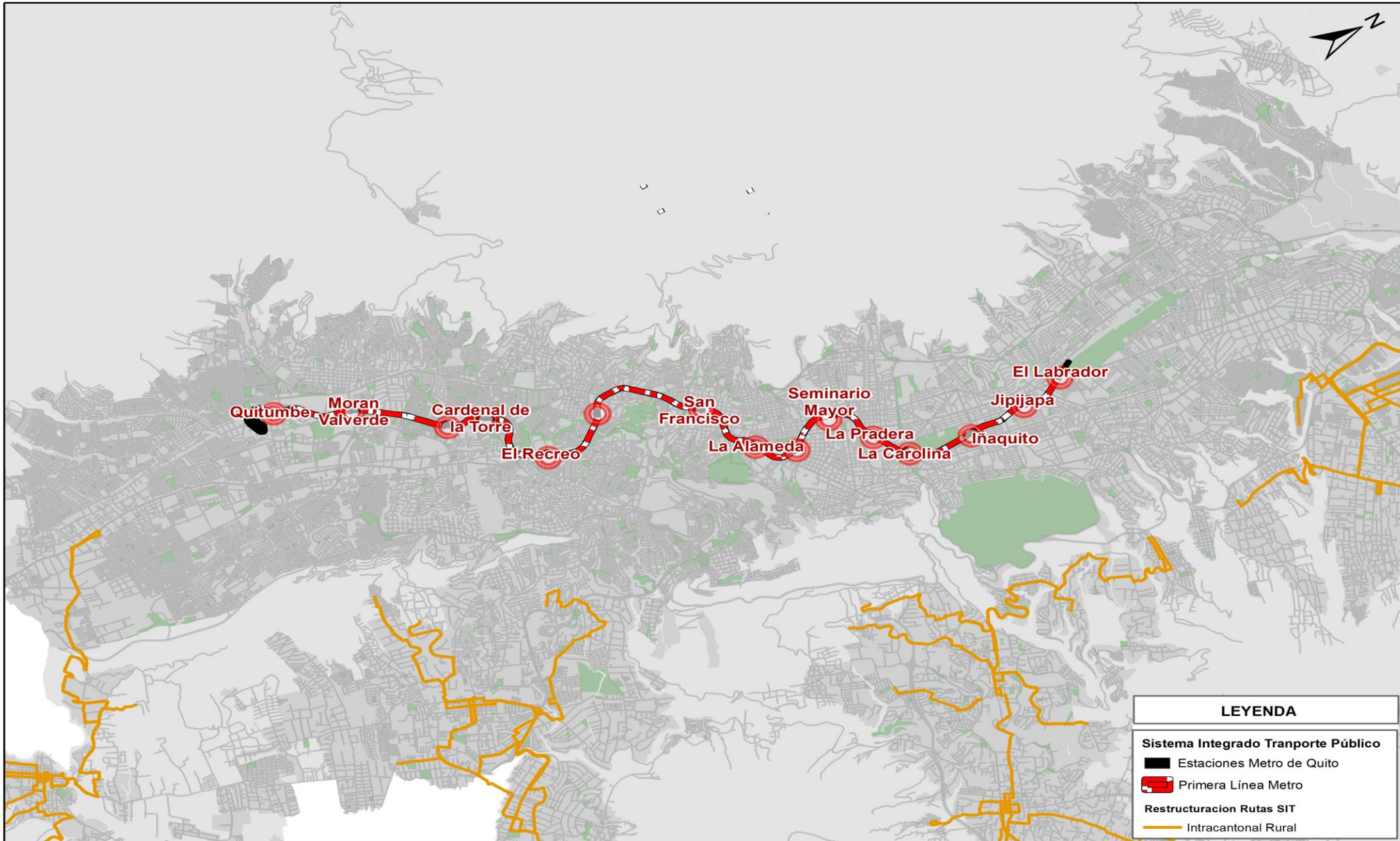
- Troncales
- Subtronal
- Alimentadora
- Diagonal
- Intracantonal Combinada y Rural
- Intracantonal Rural
- Longitudinal
- Perimetral
- Transversal



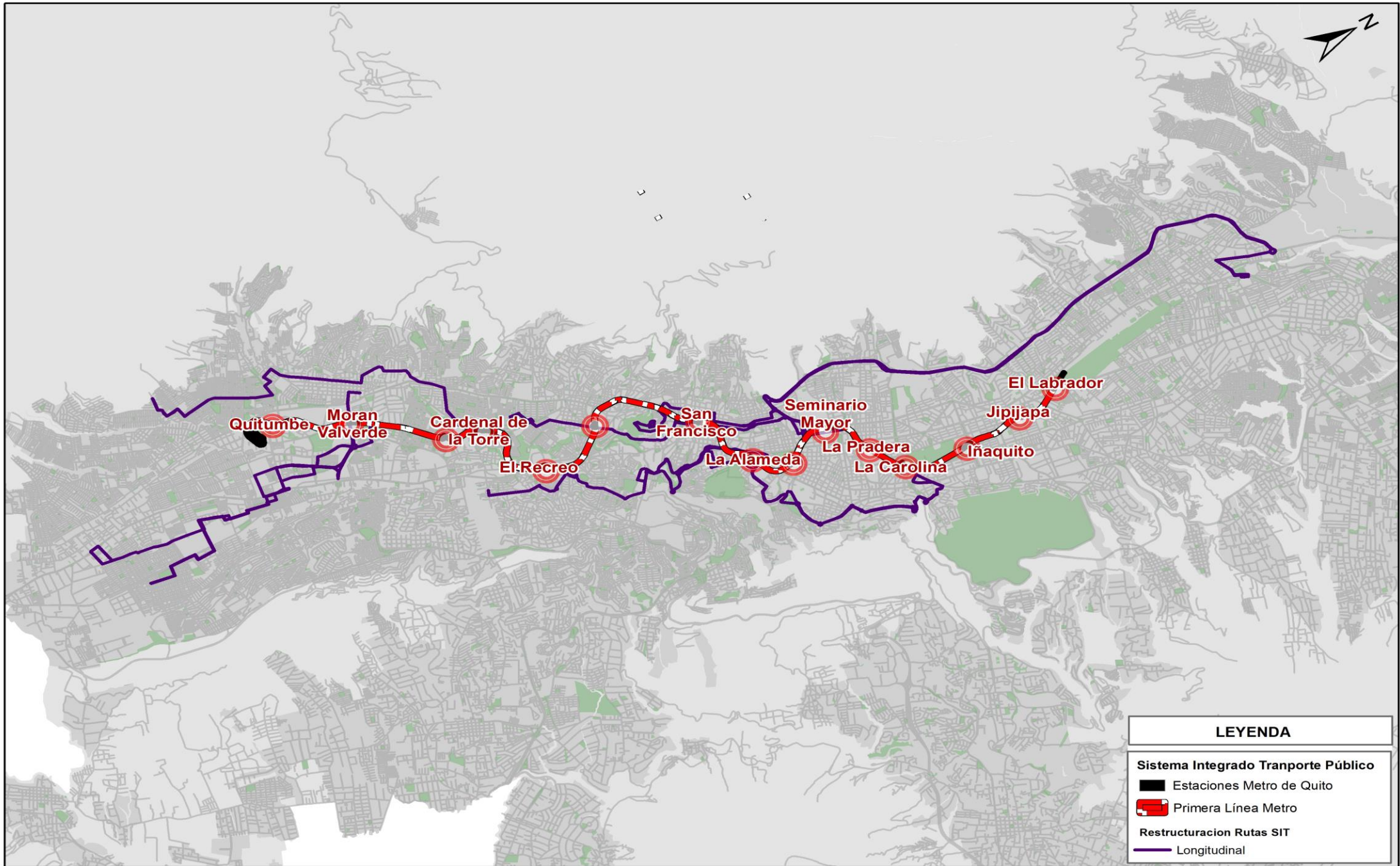
FINALES



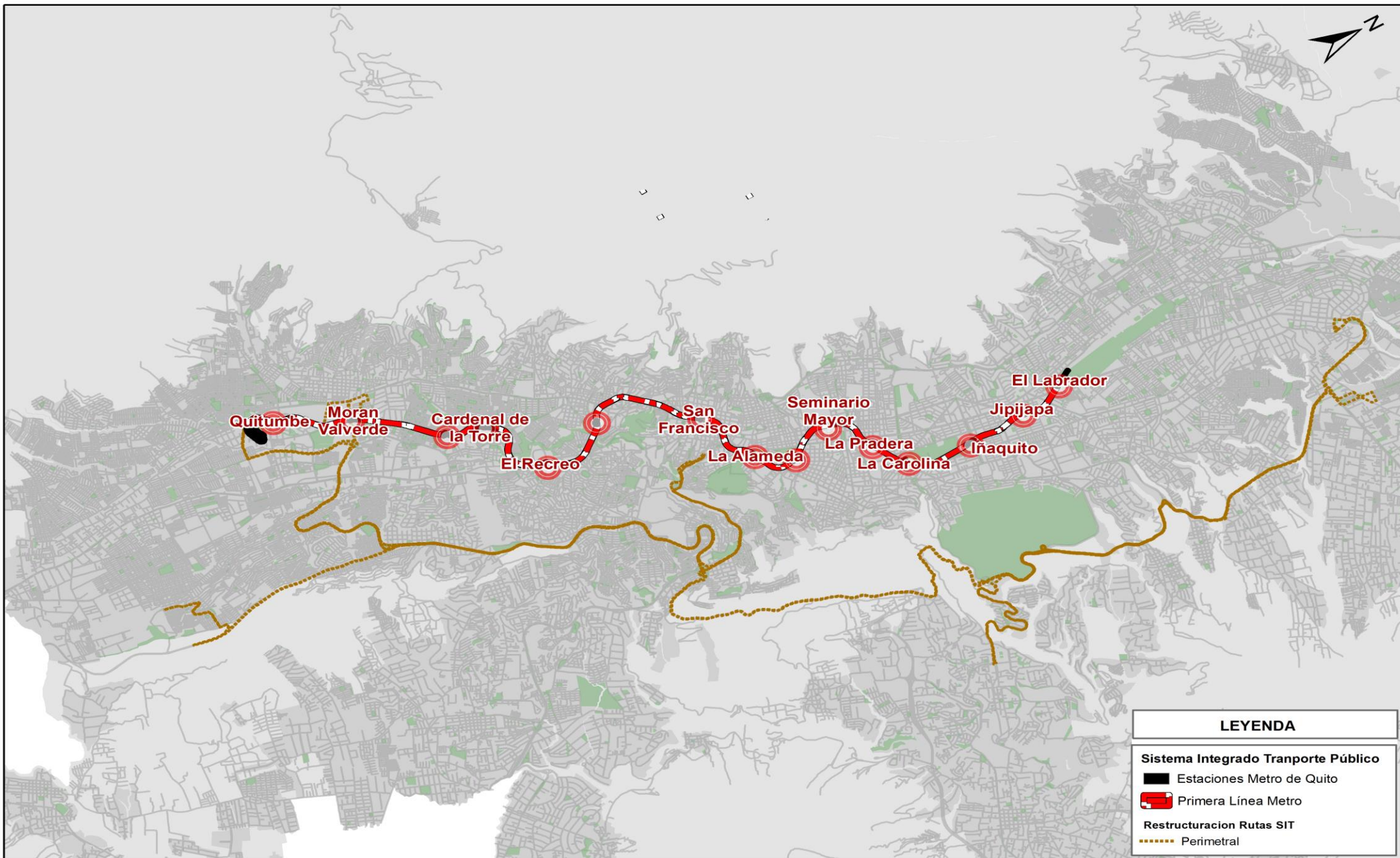
INTRACANTONAL COMBINADA



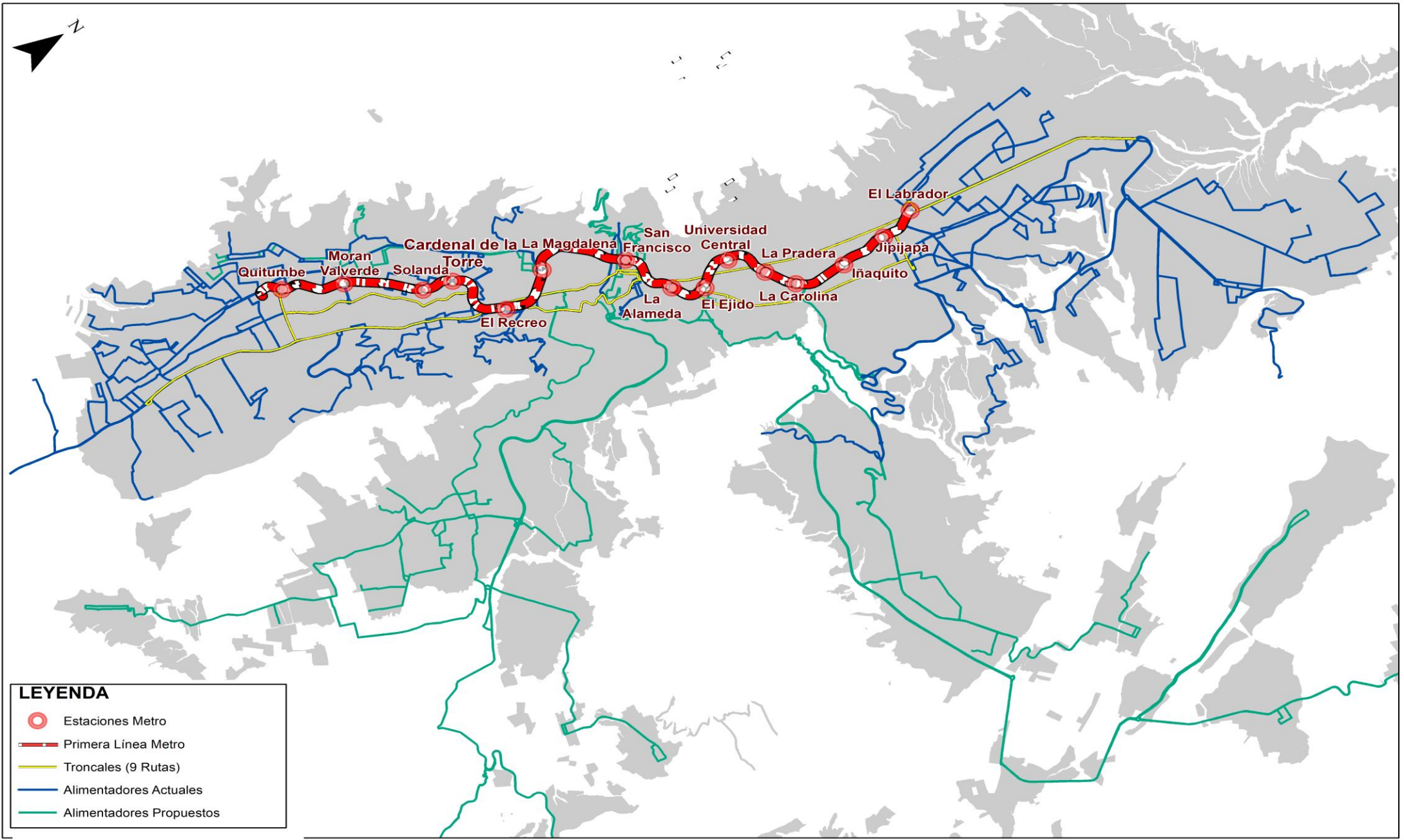
INTRACANTONAL RURAL



LONGITUDINALES



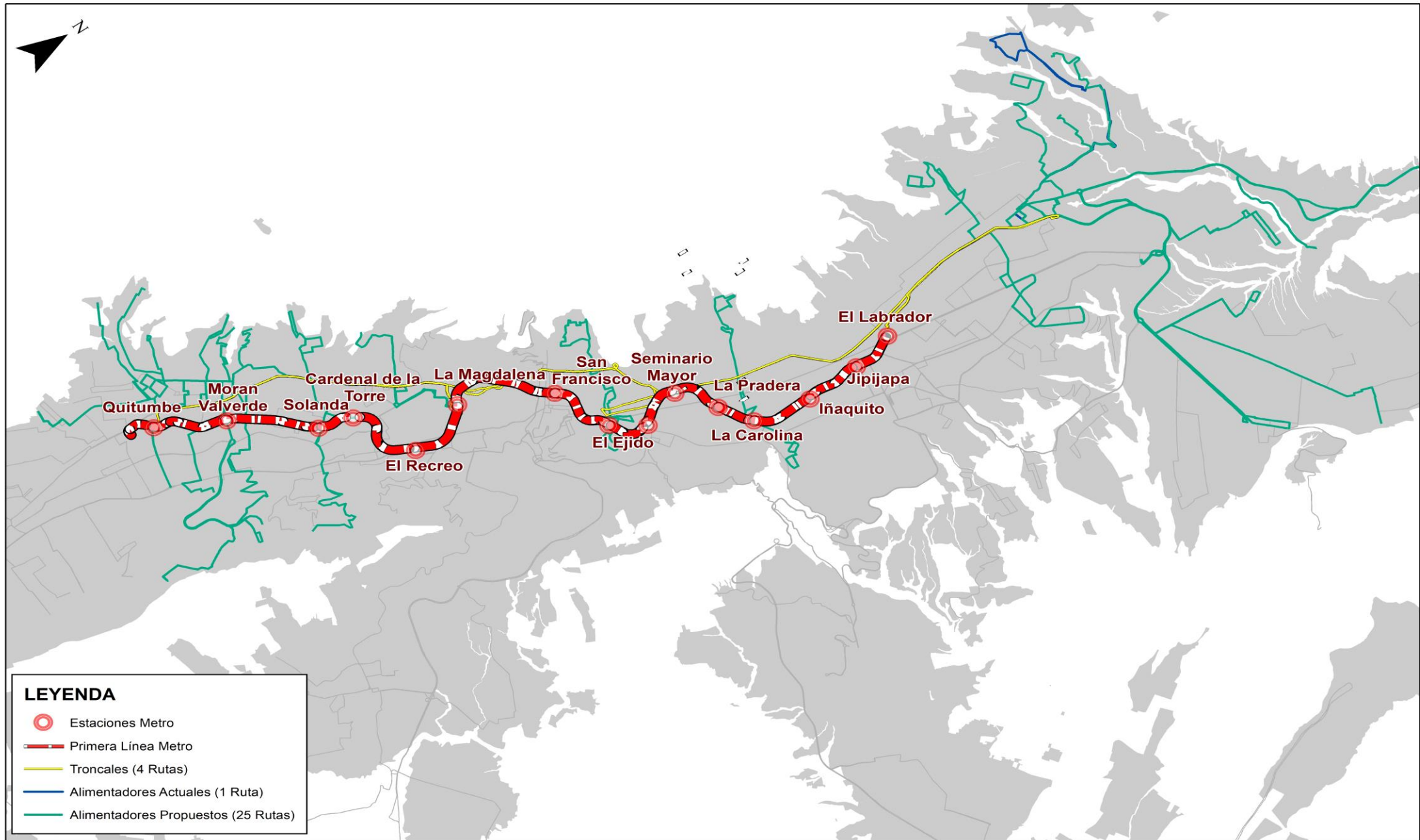
PERIMETRALES



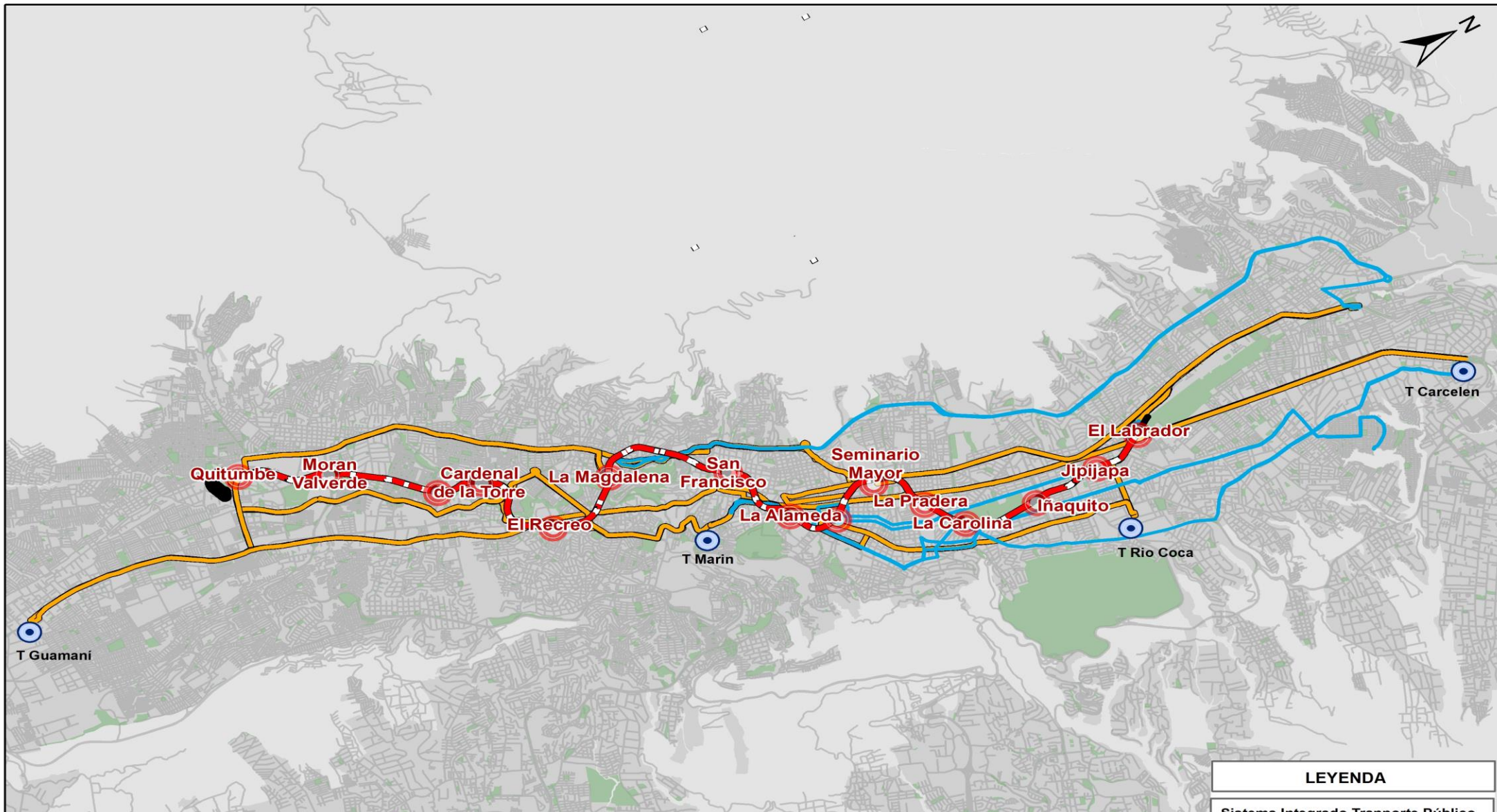
LEYENDA

- Estaciones Metro
- Primera Línea Metro
- Troncales (9 Rutas)
- Alimentadores Actuales
- Alimentadores Propuestos

PRIMERA FASE



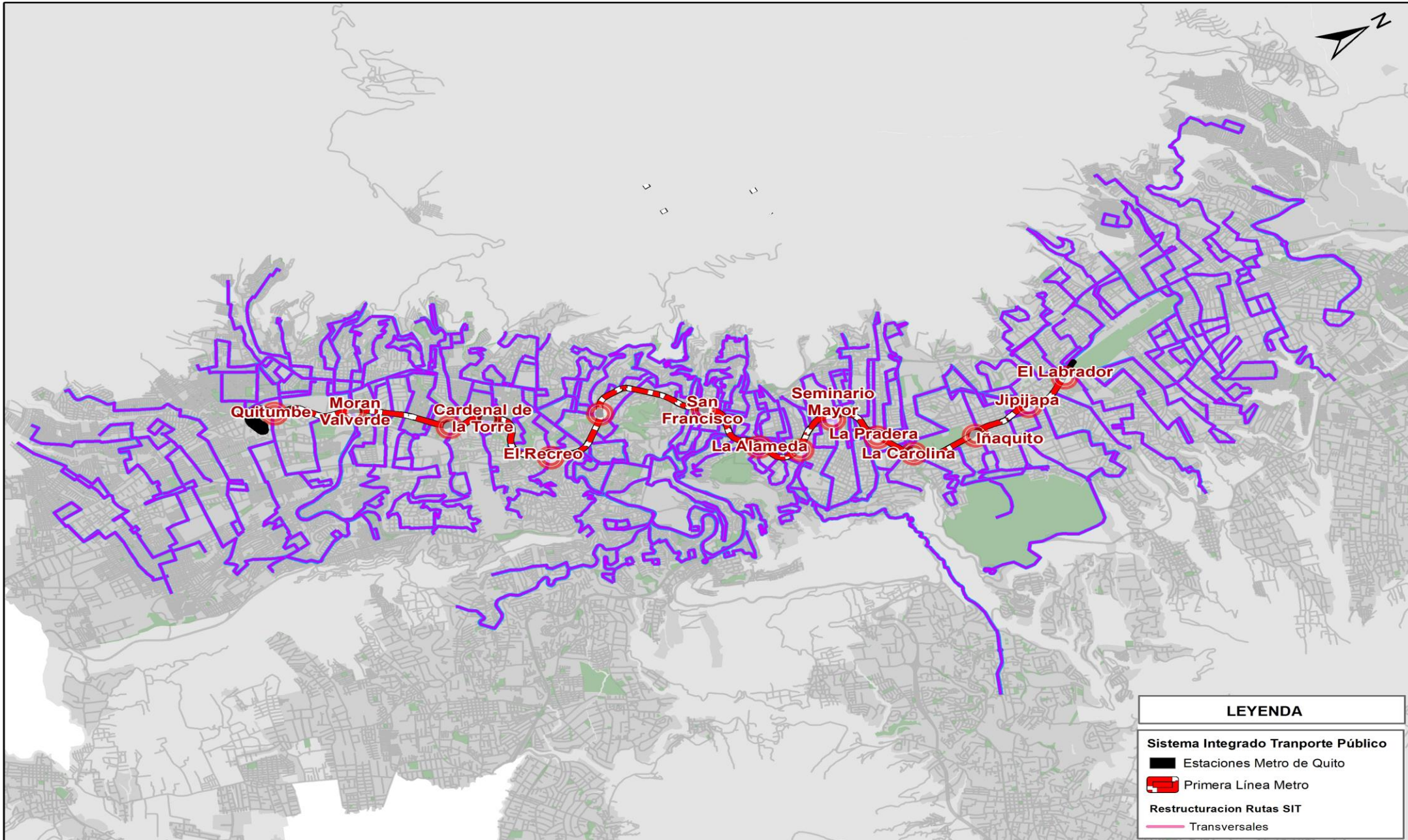
SEGUNDA FASE



LEYENDA	
Sistema Integrado Transporte Público	
	Estaciones Metro de Quito
	Primera Línea Metro
	Subtroncales
	Troncales

Código	T01	T02	T03	T04	T05	T06	T07	T08	T09	T10	T11	T12	T13	T14	T15	T16	T17
Ruta Troncal Propuesta	E La Marin - T Río Coca	E Moran Valverde - P Universidades	T Carcelen - P Cuero y Caicedo	T Carcelen - T El Labrador	T El Labrador - P El Ejido	T El Recreo - P Colon	T El Recreo - T Río Coca	T Guamani - Recreo	T Guamani - Universidades	T Labrador - T Río Coca	T. Ofelia - Santa Prisca	T. Ofelia - Seminario Mayor	T. Ofelia - T. Labrador	T Quitumbe - E La Marin	T. Quitumbe - Seminario Mayor	T. Quitumbe - T. Magdalena	T Quitumbe - T Recreo

SUBTRONCALES



TRANSVERSALES

ANEXO 3

PROPUESTA DE LINEAMIENTOS GENERALES FIDEICOMISO

*Dirección Metropolitana de Políticas y
Planeamiento de la Movilidad
20.11.2020*

1. LINEAMIENTOS

El Fideicomiso de acuerdo con su Naturaleza y para permitir una versatilidad, se conformará de un Fideicomiso Global y varios Fideicomisos Individuales, lo que permitirá un funcionamiento y una fluidez al sistema y a todos sus componentes, es así que:

- En cuanto al Fideicomiso Global se proponen los siguientes lineamientos generales:
- La Secretaría de Movilidad (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito) comparece como Constituyente a la suscripción del Fideicomiso Global.
- La Secretaría de Movilidad (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito) cede y transfiere irrevocablemente a favor del Fideicomiso Global, el Derecho de Cobro de las Tarifas.
- Cada Empresa Pública, a cargo de su respectivo Subsistema, comparece posterior a la constitución del Fideicomiso Global, para sumarse como Constituyente Adherente al Fideicomiso Global.
- Adicionalmente, a efectos de ensamblar la estructura, cada Fideicomiso Individual también se sumará como Constituyente Adherente al Fideicomiso Global.
- A partir de ese momento, cada Subsistema (cada Empresa Pública) está obligada a entregar el producto del cobro y recaudo de las Tarifas, directamente a la cuenta bancaria del Fideicomiso Global.
- Con cargo a los flujos que recibe según lo descrito en el punto anterior, el Fideicomiso Global aplica la fórmula de distribución de la Cámara de Compensación dispuesta por la Secretaría de Movilidad, para distribuir y asignar recursos que les corresponden a cada uno de los Subsistemas.
- El Fideicomiso Global entrega los recursos calculados y asignados según lo señalado en el punto anterior, a cada uno de los Fideicomisos Individuales, que corresponden a cada uno de los Subsistemas.

En cuanto a cada Fideicomiso Individual se proponen los siguientes lineamientos generales:

- La Empresa Pública o Empresa Privada correspondiente comparece como Constituyente a la suscripción del Fideicomiso Individual respectivo.
- La Empresa Pública o Empresa Privada correspondiente cede y transfiere irrevocablemente a favor del Fideicomiso Individual respectivo, el Derecho de Cobro de:
 - (i) la asignación de recursos que provienen del Fideicomiso Global (por concepto de asignación de Tarifas); y,
 - (ii) ingresos no – operacionales como, por ejemplo, asignaciones presupuestas municipales, regalías por concesiones, regalías por publicidad, etc.

A partir de ese momento, el Fideicomiso Individual respectivo se alimenta con los recursos que le ingresan según lo señalado en el punto anterior.

Con cargo a los flujos que recibe según lo descrito en los puntos anteriores, el Fideicomiso Individual respectivo aplica el Orden de Prelación establecido en las instrucciones irrevocables de dicho Fideicomiso, como son:

- (i) operación y mantenimiento del Subsistema correspondiente;
- (ii) cumplimiento de obligaciones financieras del Subsistema correspondiente;
- (iii) cumplimiento de otras obligaciones no – financieras del Subsistema correspondiente; y,
- (iv) entrega de remanentes a la Empresa Pública respectiva, para libre disponibilidad, según las normas que la rigen.

Fuente: Consultoría para Definición del Fideicomiso de Transporte Público, BID, Octubre 2020

*Ing. Henry Vilatuña G
Director Metropolitano de Políticas y
Planeamiento de la Movilidad*

*Lcdo. Guillermo Abad Zamora
Secretario de Movilidad*

Anexos del art.

2: Estructura

Tarifaria.

**Anexo 1 –
Componentes Costos
Buses
Convencionales.**

Indice

COSTOS FIJOS (CF)

Personal directo

Personal indirecto

impuestos

otros gastos (seguros y gastos administrativos)

vehículo

COSTOS VARIABLES (CV)

mantenimiento

actividades de mantenimiento

combustible

COSTOS FIJOS (CF)

OPEX PERSONAL DIRECTO

Conductores

Ayudantes

COSTOS FIJOS (CF)

OPEX PERSONAL INDIRECTO

a) Personal directivo

Presidente
Gerente general

b) Personal administrativo

Administrativo & Financiero
Contador General
Asistente de Contabilidad
Responsable de RRHH
Secretaria
Recaudación General
Mensajería

c) Personal de operación

Jefe de Operaciones
Despachador de Ruta
Fiscalizador de Ruta
Monitoreo & Control de gestión
operativa

d) Personal de mantenimiento

Responsable de Flota &
Mantenimiento
Mecánico
Eléctrico
Vulcanizador
Carrocero
Ayudante de Mecánico

e) Personal externo

Auditoria externa
Capacitación Talento Humano
Asesor Legal
Servicio de Guardianía
Comisario
Directorio (Se hace provisión para
dietas)
Limpieza de flota
Sistemas & Soporte

COSTOS FIJOS (CF)

OPEX IMPUESTOS

Valor vehículo

Depreciación tributaria
Base imponible

Impuesto fracción básica
Porcentaje sobre base imponible

Impuesto vehículo motorizado
Impuesto rodaje
Sub-Total

Valor Revisión Anual
Valor SPPAT
Valor permiso de operación

IVA

Seguros
Mantenimiento

COSTOS FIJOS (CF)

OPEX OTROS GASTOS

Seguros

Valor asegurado
Prima de seguros
Superintendencia de Bancos
Seguro Campesino

Gastos de Administración

Luz
Agua
Teléfonos
Internet
Limpieza oficina
Seguridad alarmas
Útiles oficina
Medio de pago
Mantenimiento oficinas
Comunicación radios
Movilización auxilios
Arriendo y Mtto de patios
transporte valores
Otros

COSTOS FIJOS (CF)

CAPEX VEHICULO

Estructura de Capital por Tipología de Vehículo

Valor vehículo (USD)
Capital @ (40% precio del vehiculo)
Deuda @ (60% del vehiculo)
Deuda plazo
Periodo gracia
Interés
(Datos de financiamiento)

Parámetros valor contable flota

Depreciación
Valor de registro vehículo
Valor salvamento (por vida útil 10 años)
Depreciación anual

COSTOS VARIABLES (CV)

OPEX MANTENIMIENTO

Carrocería
Costo de mantenimiento eléctrico
Costo de mantenimiento mecánico
Neumáticos
Mano de Obra
Aceites y filtros

COSTOS VARIABLES (CV)

ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO

No.	Detalle	Unidades
1	LLANTAS	UD.
2	REENCAUCHE DE LLANTAS	UD.
3	ACEITE DE MOTOR	GLNS
4	ACEITE DE CAJA	GLNS
5	ACEITE DE DIFERENCIAL	GLNS
6	ACEITE HIDRÁULICO	GLN
7	ENGRASE GENERAL	KG.
8	FILTRO DE ACEITE DE MOTOR	UND
9	FILTRO DE AIRE	UND
10	FILTRO DE COMBUSTIBLE	UD.
11	FILTRO SECADOR DE AIRE	UD.
12	REFRIGERANTE DE MOTOR	GLNS.
13	DESCARBONIZACION COMPRESOR AIRE	UD.
14	BANDAS	JGO.
15	CAMBIO DE TOBERAS DE INYECTORES	JGO.
16	CALIBRACIÓN DE LA BOMBA DE INYECCIÓN	UND
17	EMBRAGUE	JGO.
18	BUSTER EMBRAGUE	JGO.
19	SOPORTE DE CARDAN Y CRUCETAS	JGO.
20	MANTENIMIENTO SISTEMA NEUMÁTICO	UND
21	ZAPATAS (JUEGO FORROS 2) X 4	JGO.
22	CAMBIO TAMBORES (JUEGO)	UND
23	RACHES DE FRENO	JGO.
24	BATERÍAS	UND
25	SISTEMA ELÉCTRICO	UND
26	AMORTIGUADORES	UND
27	ROTULAS DE DIRECCIÓN	JGO.
28	PINES Y BOCINES DE DIRECCIÓN	JGO.
29	MANTENIMIENTO DE BALLESTAS	UND
30	LAVADO MOTOR/ CHASIS	UND
31	ENGRASADO PUNTAS EJES	UND
32	CAMBIO DE RULIMANES PUNTA DE EJE	UND
33	MANTENIMIENTO DE CARROCERÍA	UND
34	REPARACIÓN DE LA BOMBA DE INYECCIÓN	UND
35	REPARACION COMPRESOR	UND
36	CAMBIO DE TURBO	UND
37	REPARACIÓN DEL MOTOR	UND
38	REPARACIÓN DE CAJA	UND
39	REPARACIÓN DEL DIFERENCIAL	UND
40	REPARACIÓN DE CARROCERIA	UND
41	MANO DE OBRA MANTENIMIENTO	UND

COSTOS VARIABLES (CV)

OPEX COMBUSTIBLE

Combustible

Diesel

USD/Galón

**Anexo 2 – Resumen
Tarifas Subsistema
Combinado –Rural.**

**TARIFAS CALCULADAS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE
INTRACANTONAL COMBINADO Y RURAL DEL DMQ - RUTAS VALLE
DE LOS CHILLOS**

Ruta No. 242: Marín - La Salle - Cuarteles (Fajardo)/La Marín - Conocoto - Amaguaña*		
Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Marín - Puentes	0,35	0,17
Marín - Conocoto		
Marín - La Salle	0,40	0,20
Marín - Fajardo	0,50	0,25
Marín - Cuarteles		
Marín - Yanahuaico	0,60	0,30
Marín - Amaguaña	0,70	0,35
Puentes - Conocoto	0,35	0,17
Puentes - La Salle	0,40	0,20
Puentes - Fajardo		
Puentes - Cuarteles	0,50	0,25
Puentes - Amaguaña		
Tarifa mínima (tramos intermedios)	0,35	0,17

Ruta No. 240: Marín-San Pedro de Taboada-Cuarteles / Santa Isabel - Conocoto - Marín*		
Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Marín - Conocoto	0,35	0,17
Marín - La Paz	0,40	0,20
Marín - El Triangulo		
Marín - Capelo	0,45	0,22
Marín - San Pedro de Taboada		
Marín - Fajardo	0,50	0,25
Marín - Santa Isabel	0,60	0,30
Puentes - Conocoto	0,35	0,17
Puentes - La Paz		
Puentes - El Triangulo	0,40	0,20
Puentes - Capelo		
Puentes - San Pedro de Taboada		
Puentes - Fajardo	0,45	0,22
<i>Puentes - Santa Isabel</i>	0,50	0,25
Tarifa mínima (tramos intermedios)	0,35	0,17

Ruta No. 241: Marín-Hospital INFA-Ontaneda Alta / San Juan Alto - Hospital del INFA - Marín*		
Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Marín - Puentes	0,35	0,17
Marín - Conocoto		
Marín - Innfa	0,40	0,20
Marín - San Juan	0,45	0,22
Marín - Ontaneda		
Puentes - Conocoto	0,35	0,17
Puentes - Innfa		
Puentes - San Juan		
Puentes - Ontaneda	0,40	0,20
Tarifa mínima (tramos intermedios)	0,35	0,17

Ruta No. 239: Camal de Conocoto - El Girón / El Dean Bajo - 6 Junio - El Girón*		
Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Girón - El Trébol	0,35	0,17
Girón - Puentes 2-8	0,40	0,20
Girón-Conocoto	0,45	0,22
Girón -6 de Junio	0,50	0,25
Girón - El Dean Bajo	0,55	0,27
Puentes-Conocoto	0,35	0,17
Puentes-6 de Junio	0,40	0,20
Puentes-Dean Bajo		
Tarifa mínima (tramos intermedios)	0,35	0,17

Ruta No. 244: San Miguel - Conocoto - La Armenia - Girón		
Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Girón - El Trébol	0,35	0,17
Girón - Puentes 3		
Girón -Armenia	0,40	0,20
Girón-Conocoto	0,50	0,25
Girón-San Miguel	0,55	0,27
Puentes-Armenia	0,35	0,17
Puentes-Conocoto		
Puentes-San Miguel		
El Trébol-Armenia		
Tarifa mínima (tramos intermedios)		

Ruta No. 243: San Francisco - Adm Zonal Los Chillos - Puengasí- Marín		
Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Marín - Puengasí	0,35	0,17
Marín - Conocoto		
Marín - Administración Zonal	0,45	0,22
Marín - San Francisco	0,55	0,27
Puengasí -Conocoto	0,35	0,17
Puengasí - Administración Zonal	0,40	0,20
Puengasí - San Francisco		
Tarifa mínima (tramos intermedios)	0,35	0,17

Ruta No. 237: Marín - La Merced		
Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Marín- Puentes 3 al 9	0,35	0,17
Marín-San Rafael - Triángulo		
Marín- El Tingó	0,40	0,20
Marín- Angamarca	0,45	0,22
Marín - Alangasí	0,55	0,27
Marín- La Merced	0,65	0,32
La Merced - Puente 7	0,35	0,17
La Merced - Puentes 6 5 4	0,45	0,22
La Merced- Puentes 3 2 1	0,50	0,25
Alangasí - Puente 7	0,35	0,17
Alangasí - Puentes 6-1	0,45	0,22
EL Tingó - Los Puentes	0,35	0,17
Praderas - La Merced - Alangasí		
Praderas - El Triángulo - Puente 7	0,45	0,22
Praderas - Puentes 6 5 4	0,55	0,27

Praderas - Puentes 3 2 1	0,65	0,32
Praderas - Desvío Playón (Simón Bolívar)	0,80	0,40
Guantugloma - La Merced	0,35	0,17
Guantugloma - Puente 7	0,40	0,20
Guantugloma - Puente 6 5 4	0,45	0,22
Guantugloma - Puente 3 2 1	0,55	0,28
Guantugloma - Desvío Playón (Simón Bolívar)	0,70	0,35
Ilaló - La Merced - Alangasí	0,35	0,17
Ilaló - Angamarca - Puente 7	0,45	0,22
Ilaló - Puentes 6 5 4	0,60	0,30
Ilaló - Puente 3 2 1	0,70	0,35
Ilaló - Desvío Playón (Simón Bolívar)		

Ruta No. 262: El Girón - El Tingo/El Girón - La Merced*		
Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Girón - El trébol	0,35	0,17
Girón - Puentes	0,40	0,20
Girón - El triángulo	0,45	0,22
Girón- El Tingo	0,55	0,27
Girón - Angamarca	0,60	0,30
Girón - Alangasí	0,65	0,32
Girón - La Merced	0,75	0,37
La Merced - Puente 7	0,35	0,17
La Merced - Puentes 6 5 4	0,45	0,22
La Merced- Puentes 3 2 1	0,50	0,25
Alangasí - Puente 7	0,35	0,17
Alangasí - Puentes 6-1	0,45	0,22
EL Tingo - Los Puentes	0,35	0,17
Tarifa mínima (tramos intermedios)		

Ruta No. 260: Marín - Las Palmeras		
Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Marín - Puente 9	0,35	0,17
Marín - San Rafael-Playa Chica	0,40	0,20
Marín - San Carlos	0,45	0,22
Marín - Ushimana	0,50	0,25
Marín - Alangasí	0,55	0,27
Marín - La Cocha	0,65	0,32
Marín - Palmeras	0,70	0,35
Palmeras - Alangasí-San Carlos	0,35	0,17
Palmeras - Playa Chica-El Triángulo		
Palmeras - Puente 7	0,45	0,22
Palmeras - Puentes 6 -4	0,50	0,25
Palmeras- Puentes 3 -1	0,60	0,30
La Cocha - Alangasí	0,35	0,17
La Cocha - Puente 7	0,40	0,20
La Cocha - Puentes 6 5 4	0,45	0,22
La Cocha - Puentes 3 2 1	0,50	0,25
Tarifa mínima (tramos intermedios)	0,35	0,17

Ruta No. 261: Marín - El Nacional		
Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Marín - El Nacional	0,80	0,40
Marín - Puente 9	0,35	0,17
Marín - San Rafael-El Triángulo		
Marín-El Tingo	0,40	0,20
Marín-Guangopolo	0,55	0,27
Marín - La Toggla	0,60	0,30

Marín - Cununyacu - El Nacional	0,80	0,40
El Nacional - Guangopolo	0,35	0,17
El Nacional - El Tingo hasta Puente 7		
El Nacional - Puentes 6, 5	0,45	0,22
El Nacional - Puentes 4 al 3	0,50	0,25
El Nacional - Puentes 2 al 1	0,60	0,30
El Nacional - Desvío Playón (Simón Bolívar)	0,80	0,40
Guangopolo - Puente 7	0,35	0,17
Guangopolo - Puentes 6 al 1		
Guangopolo - Desvío Playón (Simón Bolívar)	0,55	0,27
Toglla -Desvío Playón (Simón Bolívar)	0,60	0,30
Tarifa mínima (tramos intermedios)	0,35	0,17

Ruta No. 219: Marín - Pintag - San Alfonso		
Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Marín - Puente 9	0,35	0,17
Marín - El Triángulo		
Marín - San Luis - Espe	0,45	0,22
Marín - San Luis-El Colibrí	0,50	0,25
Marín - Cashapamba-La Chova-Alpahuma	0,55	0,27
Marín - El Refugio-La Y-San Carlos-El Rosario	0,60	0,30
Marín - Pintag	0,90	0,45
Marín - San Alfonso	0,95	0,47
San Alfonso - Pintag	0,35	0,17
Pintag - Río Pita		
Pintag - Colibrí	0,40	0,20
Pintag - Espe	0,45	0,22
Pintag - El Triángulo	0,55	0,27
Pintag - Puente 7	0,60	0,30
Pintag - Puentes 6-5-4	0,65	0,32
Pintag - Puentes 3-2-1	0,70	0,35
Pintag - Desvío Playón (Simón Bolívar)	0,90	0,45
Tolontag - Marín	0,95	0,47
San Agustín - Marín	1,00	0,50
San Agustín - Colibrí	0,50	0,25
San Agustín - Espe	0,55	0,27
San Agustín - Triángulo	0,65	0,32
San Agustín - Puentes	0,75	0,37
Tarifa mínima (tramos intermedios)	0,35	0,17

Ruta No. 219: Pintag - Santa Teresa - El Girón		
Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Girón - El Trébol	0,35	0,17
Girón - Puentes	0,40	0,20
Girón - El Triángulo	0,45	0,22
Girón - Colibrí	0,60	0,30
Girón - Santa Teresa	0,90	0,45
Santa Teresa - Río Pita	0,35	0,17
Santa Teresa - Chova		
Santa Teresa - Colibrí	0,40	0,20
Santa Teresa - Triángulo	0,55	0,27
Santa Teresa - Puentes 6-5-4	0,60	0,30
Santa Teresa - Puentes 3-2-1	0,65	0,32
Santa Teresa - Desvío Playón (Simón Bolívar)	0,85	0,42
Yura - Marín		
La Tola - Marín	0,75	0,37
Chaupiloma - Marín		
Valencia - Marín	0,80	0,40
Tarifa mínima (tramos intermedios)	0,35	0,17

Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Amaguaña-San Carlos-Cataguango	0,38	0,19
Amaguaña-La Vaquería		
Juan de La Cruz- San Antonio de Pasochoa		

Nota 1: Para los casos de rutas de esta zona que se incorporaren a futuro o que no consten en estos cuadros, se aplicará la misma metodología utilizada para el cálculo de las tarifas correspondientes.

Nota 2.- En el caso de rutas que operan en Píntag los actuales valores de tarifa corresponden a valores que fueron fijados hace más de 20 años en los cuales los recorridos se hacían por otras vías.

**TARIFAS CALCULADAS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE
INTRACANTONAL COMBINADO Y RURAL DEL DMQ - RUTAS
VALLE DE TUMBACO**

Ruta No. 235: Río Coca-El Quinche		
Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Río Coca-Miravalle	0,35	0,17
Río Coca-Cumbayá		
Río Coca-Tumbaco	0,40	0,20
Río Coca-El Arenal	0,50	0,25
Río Coca-Y de Puembo	0,55	0,27
Río Coca-Pifo	0,70	0,35
Río Coca-Yaruquí	0,90	0,45
Río Coca-Checa	1,00	0,50
Río Coca-Iguiñaro	1,10	0,55
Río Coca-El Quinche	1,20	0,60
El Quinche - Iguiñaro	0,35	0,17
El Quinche - Checa		
El Quinche - Yaruquí		
El Quinche - Tababela	0,35	0,17
El Quinche - Pifo	0,50	0,25
El Quinche - Y de Puembo	0,60	0,30
El Quinche - El Arenal	0,65	0,32
El Quinche - Tumbaco	0,75	0,37
El Quinche - Cumbayá	0,85	0,42
El Quinche - Miravalle	0,95	0,47
Iguiñaro - Checa	0,35	0,17
Iguiñaro - Yaruquí		
Iguiñaro - Tababela	0,35	0,17
Iguiñaro - Pifo	0,40	0,20
Iguiñaro - Y de Puembo	0,50	0,25
Iguiñaro - El Arenal	0,55	0,27
Iguiñaro - Tumbaco	0,65	0,32
Iguiñaro - Cumbayá	0,75	0,37
Iguiñaro - Miravalle	0,85	0,44
Iguiñaro - Río Coca	1,10	0,55
Checa - Yaruquí	0,35	0,17
Checa - Tababela		
Checa - Pifo		
Checa - Y de Puembo	0,45	0,22
Checa - El Arenal	0,50	0,25
Checa - Tumbaco	0,60	0,30
Checa - Cumbayá	0,70	0,35
Checa - Miravalle	0,80	0,40
Checa - Río Coca	1,00	0,50
Yaruquí - Tababela	0,35	0,17
Yaruquí - Pifo		
Yaruquí - Y de Puembo		
Yaruquí - El Arenal	0,40	0,20
Yaruquí - Tumbaco	0,45	0,22
Yaruquí - Cumbayá	0,60	0,30
Yaruquí - Miravalle	0,70	0,35
Yaruquí - Río Coca	0,90	0,45
Pifo - Y de Puembo	0,35	0,17
Pifo - El Arenal		
Pifo - Tumbaco		
Pifo - Cumbayá		
Pifo - Miravalle	0,50	0,25
Pifo - Río Coca	0,70	0,35
Pifo-San José-Puembo-Y de Puembo	0,35	0,17
Y de Puembo-Mangahuantag		
Y de Puembo-Nápoles		
Y de Puembo-Arrayanes		
Y de Puembo - El Arenal		

**TARIFAS CALCULADAS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE
INTRACANTONAL COMBINADO Y RURAL DEL DMQ - RUTAS
VALLE DE TUMBACO**

Y de Puembo - Tumbaco		
Y de Puembo - Cumbayá		
Y de Puembo - Miravalle		
Y de Puembo - Río Coca	0,60	0,30
Pifo-San José-Puembo-Río Coca	0,83	0,44
Mangahuantag-Puembo-Río Coca	0,75	0,37
Napoles-Puembo-Río Coca	0,85	0,44
Tumbaco - Cumbayá		
Tumbaco - Miravalle	0,35	0,17
Tumbaco - Río Coca	0,40	0,20
El Quinche - La Esperanza		
El Quinche - Ascázubi	0,35	0,17
El Quinche - Monteserrín		
El Quinche - Cusubamba	0,40	0,20
El Quinche - La Victoria	0,35	0,17
El Quinche - Santa Mónica		
El Quinche - Bello Horizonte	0,40	0,20
El Quinche - Guayllabamba	0,50	0,27
Checa recorrido interno	0,35	0,17

**TARIFAS CALCULADAS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE
INTRACANTONAL COMBINADO Y RURAL DEL DMQ - RUTAS
VALLE DE TUMBACO**

Ruta No. 229: Cumbayá - Lumbisí		
Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Río Coca-Miravalle	0,35	0,17
Río Coca-Cumbayá		
Río Coca-Lumbisí	0,40	0,20

Ruta No. 228: Río Coca - El Arenal		
Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Río Coca-Miravalle	0,35	0,17
Río Coca-Cumbayá		
Río Coca-Tumbaco-El Arenal	0,50	0,25

Ruta No. 230: Río Coca - La Morita		
Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Río Coca-Miravalle	0,35	0,17
Río Coca-Cumbayá		
Río Coca-Tumbaco	0,50	0,25
Río Coca-La Morita-U. Central	0,60	0,30

Ruta No. 227: Río Coca - Collaquí		
Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Río Coca-Miravalle	0,35	0,17
Río Coca-Cumbayá		
Río Coca-Tumbaco	0,40	0,20
Río Coca-Collaquí	0,70	0,35

Ruta: Chuspiyacu - Tumbaco		
Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Chuspiyacu-Tumbaco	0,50	0,25
Chuspiyacu-Río Coca	0,85	0,42
Chuspiyacu-La Morita	0,40	0,20
Comuna Central-Tumbaco	0,35	0,17
Tumbaco-Chiviquí		
Tumbaco-Leopoldo Chávez		
Tumbaco-Ocaña		
Tumbaco-Plazapamba		
Cumbayá-San Juan		
Miravalle-Tanda-Nayón		
Floresta-Cumbayá		
Collaquí-Morita		
Collaquí-Comuna Central		
Morita-Lumbisí		
ARENAL-LUMBISI		
Plazapamba-Quito	0,55	0,27
Comuna El Carmen-Yaruquí	0,35	0,17
Otón de Vélez-Yaruquí		

**TARIFAS CALCULADAS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE
INTRACANTONAL COMBINADO Y RURAL DEL DMQ - RUTAS
VALLE DE TUMBACO**

Ruta: Internas Varias		
Rutas	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
San José- San Vicente-Checa-Oyambarillo-Tababela	0,35	0,17
Pifo-Palugo		
Pifo-Itulcachi		
La Primavera-Inecel		
Arenal-Tumbaco-Cumbayá		
Cumbayá-Santa Inés		

TARIFAS CALCULADAS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE INTRACANTONAL COMBINADO Y RURAL DEL DMDQ - RUTAS CARAPUNGO- CARCELÉN-QUITUMBE

Ruta: Terminal Quitumbe-Terminal Carcelén

Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
	Terminal Quitumbe-Terminal Carcelén	1,20
Terminal Quitumbe-Guajaló	0,35	0,17
Terminal Quitumbe-Hormigonera (Túnel Guayasamín)	0,70	0,35
Terminal Quitumbe-Gualo	0,95	0,47

Ruta SB01: Carapungo-Quitumbe

Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
	Carapungo-Guajaló-Quicentro Sur-Quitumbe	1,10
Carapungo-Nayón	0,35	0,17
Carapungo-Hormigonera-Interoceánica		
Carapungo-Ruta Viva	0,45	0,22
Carapungo-Autopista Rumiñahui	0,65	0,32
Carapungo-Loma de Puengasí	0,70	0,35
Carapungo-Forestal	0,80	0,40
Carapungo-Guajaló	1,00	0,50
Carapungo-Quicentro		

Nota: Para los casos de rutas de esta zona que se incorporaren a futuro o que no consten en estos cuadros, se aplicará la misma metodología utilizada para el cálculo de las tarifas correspondientes.

**TARIFAS CALCULADAS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE
INTRACANTONAL COMBINADO Y RURAL DEL DMDQ - RUTAS CARAPUNGO-
CHILLOGALLO-CUMBAYÁ**

Ruta SB02: Carapungo- Cumbayá

Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Carapungo -Cumbayá (Paseo San Francisco)	0,50	0,25
Carapungo Hormigonera (Interoceánica)	0,35	0,17
Zámbiza-Cumbayá		
Nayón - Cumbayá		
Interc. Monteolivo-Cumbayá	0,35	0,17
Carapungo-Gualo-Sámbiza		
Gualo-Nayón		
Carapungo-Nayón	0,35	0,17
Gualo - Hormigonera		
Sámbiza-Hormigonera (Interoceánica)	0,35	0,17
Hormigonera (Interoceánica)-Cumbayá (Paseo San Francisco)		
Hormigonera (Interoceánica)-Sámbiza		
Sámbiza-Carapungo		

Ruta SB02: Chillogallo- Cumbayá

Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Chillogallo-Cumbayá	0,95	0,47
Chillogallo-Forestal	0,35	0,17
Chillogallo-Loma de Puengasí		
Chillogallo-Autopista Rumiñahui	0,45	0,22
Chillogallo-Ruta Viva	0,65	0,32
Guajaló-Cumbayá	0,90	0,45
Miravalle-Autopista Rumiñahui		

**TARIFAS CALCULADAS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE
INTRACANTONAL COMBINADO Y RURAL DEL DMDQ - RUTAS CARAPUNGO-
CHILLOGALLO-CUMBAYÁ**

Ruta SB02: Carapungo- Cumbayá

Loma de Puengasí-Autopista Rumiñahui	0,35	0,17
Autopista Rumiñahui-Ruta Viva		
Cumbayá-Miravalle		
Cumbayá-Ruta Viva		
Ruta Viva-San Juan		
San Juan-Cumbayá		
San Juan -Redondel Auquichico		
Ruta Viva-Lumbisi		
Cumbayá- Simón Bolívar (Ruta Viva)		

**TARIFAS CALCULADAS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE
INTRACANTONAL COMBINADO Y RURAL DEL DMDQ - RUTAS
MITAD DEL MUNDO**

Ruta 61: Caspigasi-Miraflores

Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Caspigasi-Miraflores	0,55	0,27
San Antonio- Miraflores	0,45	0,22
Pomasqui-Miraflores	0,40	0,20
Pusuquí-Miraflores	0,35	0,17
Condado-Miraflores	0,35	

Ruta: Caspigasi-Panecillo

Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Caspigasi-Panecillo	0,50	0,25
San Antonio-Panecillo	0,45	0,22
Pomasqui-Panecillo	0,40	0,20
Pusuquí-Panecillo	0,35	0,17
Condado-Panecillo	0,35	

Tramos intermedios	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Tanlahua-San Antonio	0,35	0,17

Tramos intermedios	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Catequilla-San José de Pomasqui	0,35	0,17

Tramos intermedios	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
4 de Abril (Mitad del Mundo)- Carapungo (Av.Simón Bolívar)	0,45	0,22
Santa Rosa de Pomasqui-Carapungo	0,35	0,17
Redondel Bicentenario-Intercambiador Carapungo	0,35	

**TARIFAS CALCULADAS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE
INTRACANTONAL COMBINADO Y RURAL DEL DMDQ - RUTAS
CALDERÓN**

Ruta 246A

Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Ana María-Terminal Micro Regional Ofelia	0,40	0,20
Ana María-Bellavista	0,35	0,17
Ana María-Carapungo		

Ruta 246

Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
San Juan-Calderón	0,35	0,17

Ruta 247

Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
San Juan -San Roque (Mercado) (Servicio Especial opera a la madrugada)	1,00	0,50

Ruta 201

Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
San Juan Loma-Llano Grande-Carapungo	0,35	0,17
	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
El Cisne-Calderón	0,35	0,17
	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
San Vicente-Carapungo	0,35	0,17

Ruta 248

Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Llano Grande-Terminal Río Coca	0,55	0,27
TRAMOS INTERMEDIOS (TARIFA MINIMA)	0,35	0,17

Ruta 233

Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
La Cruz-Zavala-Terminal Río Coca	0,55	0,27
TRAMOS INTERMEDIOS Carapungo-Río Coca	0,35	0,17

Ruta 24

**TARIFAS CALCULADAS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE
INTRACANTONAL COMBINADO Y RURAL DEL DMDQ - RUTAS
CALDERÓN**

Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Babilonia (Calderón)-El Ejido	0,60	0,30
Morán-El Ejido	0,40	0,20
TRAMOS INTERMEDIOS (TARIFA MINIMA)	0,35	0,17

Ruta

Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Luz y Vida-C.C. El Jardín	0,55	0,27
TRAMOS INTERMEDIOS (TARIFA MINIMA)	0,35	0,17

**TARIFAS CALCULADAS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE
INTRACANTONAL COMBINADO Y RURAL DEL DMDQ - RUTAS QUITUMBE-
AEROPUERTO**

Ruta 199: Quitumbe -Aeropuerto

Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Quitumbe-Autopista Rumiñahui	0,60	0,30
Quitumbe-Ruta Viva escalón Lumbisí		
Quitumbe-Ruta Viva acceso Tumbaco	0,90	0,45
Quitumbe-Puembo	1,20	0,60
Quitumbe-Pifo	1,50	0,75
Quitumbe-Tababela	1,85	0,92
Quitumbe-Aeropuerto	2,45	1,22
Autopista Rumiñahui-escalón Lumbisí	0,60	0,30
Autopista Rumiñahui-acceso Tumbaco	0,90	0,45
Autopista Rumiñahui redondel Puembo	1,20	0,60
Autopista Rumiñahui-Pifo	1,50	0,75
Autopista Rumiñahui-Tababela	1,85	0,92
Autopista Rumiñahui-Aeropuerto	2,00	1,00
Parada Mínima	0,60	0,30

**TARIFAS CALCULADAS PARA LOS SERVICIOS DE
TRANSPORTE INTRACANTONAL COMBINADO Y RURAL DEL
DMDQ - RUTAS RÍO COCA- EROPUERTO**

Ruta 199: Río Coca-Aeropuerto

Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Río Coca-Aeropuerto	2,45	1,22
Río Coca-Cumbaya	0,60	0,30
Río Coca-Tumbaco	0,90	0,45
Río Coca-Y de Puembo	1,20	0,60
Río Coca-Pifo	1,50	0,75
Río Coca-Tababela	1,85	0,92
Río Coca-Tumbaco	0,90	0,45
Aeropuerto-Tababela	0,60	0,30
Aeropuerto-Pifo	0,90	0,45
Aeropuerto-Puembo	1,20	0,60
Aeropuerto-Tumbaco	1,50	0,75
Aeropuerto-Cumbaya	1,85	0,92
Cumbaya-Tumbaco	0,60	0,30
Cumbaya-Puembo	0,90	0,45
Cumbaya-Pifo	1,20	0,60
Cumbaya-Tababela	1,50	0,75
Cumbaya-Aeropuerto	1,85	0,92
Tumbaco-Puembo	0,60	0,30
Tumbaco-Pifo	0,90	0,45
Tumbaco-Tababela	1,20	0,60
Tumbaco-Puembo	1,15	0,57
Tumbaco-Aeropuerto	1,85	0,92
Puembo-Pifo	0,60	0,30
Puembo-Tababela	0,90	0,45
Puembo-Aeropuerto	1,20	0,60

**TARIFAS CALCULADAS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE
INTRACANTONAL COMBINADO Y RURAL DEL DMDQ - RUTAS CARCELÉN -
AEROPUERTO**

Ruta 24: Carcelén -Aeropuerto

Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Terminal Carcelén -NAIQ (Aeropuerto)	2,45	1,22
Terminal Carcelén-Entrada Llano Grande	0,60	0,30
Terminal Carcelén-Entrada Calderón	1,20	0,60
Terminal Carcelén-Collas	1,85	0,92

**TARIFAS CALCULADAS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE
INTRACANTONAL COMBINADO Y RURAL DEL DMQ**

Ruta 234: EL QUINCHE-LA OFELIA Y RAMAL RIO COCA

Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
EL Quinche - Cusubamba	0,40	0,20
El Quinche -Guayllabamba	0,50	0,25
EL Quinche - Peaje	0,85	0,42
EL Quinche - Calderón	0,90	0,45
El Quinche - Carapungo	1,00	0,50
El Quinche - Carcelén	1,00	0,50
El Quinche - Terminal La Ofelia	1,20	0,60
Ascazubi - Guayllabamba	0,35	0,17
Ascazubi - Peaje	0,70	0,35
Ascázubi - Calderón	0,85	0,44
Ascazubi - Carapungo	0,90	0,45
Ascazubi - Carcelén	1,00	0,50
Ascazubi - Ofelia	1,10	0,62
Cusubamba - Guayllabamba	0,40	0,20
Cusubamba - Peaje	0,55	0,27
Cusubamba - Calderón	0,70	0,35
Cusubamba - Carapungo	0,80	0,40
Cusubamba - Carcelén	0,80	
Cusubamba - La Ofelia	0,90	0,45
Guayllabamba- Peaje	0,35	0,70
Guayllabamba- Calderón	0,50	0,25
Guayllabamba- Carapungo	0,55	0,27
Guayllabamba- Carcelén	0,60	0,30
Guayllabamba- La Ofelia	0,75	0,37
Peaje - La Ofelia	0,45	0,22

Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
El Quinche -Av Rio Coca y Las Palmeras	1,20	0,62
Ascazubi - Av Rio Coca y Las Palmeras	1,20	
Cusubamba - Av Rio Coca y Las Palmeras	1,00	0,50
Guayllabamba - Av Rio Coca y Las Palmeras	0,85	0,42
Peaje - Av Rio Coca y las palmeras	0,60	0,30
Calderon - Av Rio Coca y las palmeras	0,45	0,22

Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Guayllabamba-Mercado San Roque	1,35	0,67
Mercado de San Roque - El Quinche	1,90	0,95

Tramos	TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO	
Santa Anita- La Ofelia	0,50	0,25