

Diego Cevallos
2018/08/02

Quito, DM 02 AGO 2018
Oficio No. SM-SD-2018- 1402

Abogado
Diego Cevallos
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO
Presente.-

Asunto: Información previa a la Comisión de Movilidad

De mi consideración:

En atención a la Convocatoria a Sesión Extraordinaria Comisión de Movilidad Eje Territorial, a llevarse a cabo el día viernes 3 de Agosto de 2018, a las 09h00, me permito adjuntar al presente la información correspondiente al punto dos y tres del Orden del Día.

Sin más por el momento, suscribo.

Atentamente,

Alfredo León Banderas


Ing. Alfredo León Banderas
SECRETARIO DE MOVILIDAD
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Adjunto: Insumos correspondientes

Acción	Responsable	Unidad	Fecha	Sumilla
Elaboración:	G. Jácome	DESPACHO	2018/08/02	
Aprobación:	A. León	DESPACHO	2018/08/02	<i>AL</i>

Ejemplar 1: Abg. Diego Cevallos, SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO
Ejemplar 2: Secretaría de Movilidad
Digital : Archivo Digital Numérico

QUITO SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO
ALCALDÍA RECEPCIÓN

Fecha: 02 AGO 2018 Hora 13h30

Nº. HOJAS - 44h -
Recibido por: *AL*

44

Cumplimiento de las Disposiciones Transitorias de la Ordenanza Metropolitana 201

Primera.- En el plazo de ciento ochenta (180) días contados a partir de la sanción de la Presente ordenanza, la Secretaría de Movilidad, en coordinación con la entidad gubernamental competente, levantará la información inherente a la demanda de usuarios con discapacidad en el Sistema de Transporte Público de Pasajeros, para la implementación posterior de planes operacionales y adecuación de unidades que garanticen el embarque, traslado y desembarque seguro de las personas con movilidad reducida, los mismos que serán de cumplimiento obligatorio por parte de los Operadores.

ACCIONES PREVIAS

La Secretaría de Movilidad ha venido implementado políticas y acciones tendientes a incluir a las personas con discapacidad en la movilidad de la ciudad y específicamente en el transporte público.

Además para tener un mejor control de las acciones y saber hacia qué grupos debe dirigir su atención prioritaria el Ministerio de Salud Pública, a través de la Dirección de Nacional de Discapacidades mediante oficio Nro. MSP-DND-2015-0023-0, de 13 de enero de 2015, informa a la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, que en el Registro único de personas con discapacidad existen en la ciudad de Quito (a esa fecha) 43.761 personas con discapacidad. De estos, 42.887 se encuentran en el rango de edad mayores de 5 años.

Esta información sirvió como insumo para definir la Ordenanza Metropolitana No. 054 para la fijación de la tarifa preferencial para personas con discapacidad en el Transporte público de pasajeros en el ámbito Intracantonal Urbano del DMQ, que en su parte resolutive señala lo siguiente: "...se establece en diez centavos de dólar de los Estados Unidos de América (USD. 0,10) la tarifa preferencial que las personas con discapacidad deberán cancelar en la prestación del servicio de transporte público intracantonal urbano y en el Sistema Integrado de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito, incluyendo sus troncales y alimentadores..."

DATOS ACTUALES

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, durante el presente año, de acuerdo a los valores recaudados por el uso del transporte público de las personas con discapacidad, en los corredores administrados por dicha Empresa, determina que la demanda de pasajeros con discapacidad es la que se muestra en el cuadro siguiente:

COORDINACION DE RECAUDACION
PASAJEROS PAGADOS DE TARIFA PREFERENCIAL (\$0.10 ctvs.)
PERIODO: ENERO A JUNIO 2018

Corredores	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Total Pasajeros
Central trolebús	53.777	46.692	52.885	50.715	54.994	52.971	312.034
Sur Oriental	20.531	17.945	20.014	20.631	21.196	21.215	121.532
Ecovia	22.779	20.350	23.283	22.467	24.055	24.316	137.250
Carcelén	2.940	3.508	3.713	3.640	4.909	3.788	22.498
Sur Occidental	21.053	18.575	20.775	21.249	21.439	21.722	124.813
Total Pasajeros Preferencial	121.080	107.070	120.670	118.702	126.593	124.012	718.127

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito en coordinación con el CONADIS, está trabajando en el modelo de gestión que considera prioritariamente los requerimientos de transportación para este tipo de usuarios, tomando en cuenta fundamentalmente los sitios de mayor demanda, las características del vehículo, y demás aspectos técnicos. (ANEXO I: Oficio No. EPMTQP-GG-974-18 de fecha 30 de julio de 2018, enviado por la Empresa de Pasajeros de Quito)

Bajo esta premisa, es importante mencionar que la flota de la EPMTQP en sus articulados y biarticulados, así como en los alimentadores posee asientos de uso preferencial marcados con un color diferente al resto de los asientos, además, existe un rótulo -o adhesivo- que destaca la prioridad de uso, conforme lo establece el Reglamento Técnico Ecuatoriano -RTE- INEN 038 y la Norma Técnica -NTE- INEN 2205. Todos los buses del SITP tienen espacios preferenciales para las personas que necesitan desplazarse en silla de ruedas, y por ningún motivo estos lugares deben estar ocupados por personas u objetos que obstruyan o cubran el espacio que se ubica cerca de las puertas de desembarque de los pasajeros.

El personal de la EPMTQP de varias Coordinaciones como Fiscalización, Recaudación, Atención al Cliente, Seguridad, Operaciones y Comunicación, al ser áreas que mantienen un contacto directo con los usuarios dentro de las Estaciones y paradas, es capacitado en cuanto a la sensibilización sobre el trato hacia las personas con discapacidad dentro del SIT por parte de Talento Humano en coordinación permanente con el CONADIS; se está próximo a iniciar una nueva jornada de capacitación trabajando de la mano con asociaciones como UNÁMONOS con la finalidad de conocer las dificultades que viven día a día las personas con discapacidad, pendientes a generar espacios incluyentes y de fácil acceso.

Actualmente, se cuenta con un protocolo de atención al usuario por parte de los funcionarios de la EPMTQP dentro del cual se consideran instrucciones claras sobre la atención y el trato que debemos dar a usuarios que tienen alguna discapacidad con la finalidad de brindarles una buena experiencia en el uso del SIT, este trabajo de sensibilización se puede evidenciar en el trato que brinda nuestro personal en las diferentes estaciones a las personas con discapacidad en función de hacer su experiencia de movilización a través de nuestro sistema más incluyente y amigable como se puede apreciar a continuación:

Adicionalmente, la EPMTQP puso en operación la nueva estación multimodal El Labrador, a partir del mes de junio de y, a finales del mes de agosto concluirán los trabajos de construcción de rampas de accesibilidad universal, que implica rebajar el alto de las aceras,

así como adecuar los espacios de ingreso, salida, cruces y andenes, haciendo de esta nueva terminal un espacio accesible e incluyente para las personas con discapacidad.

En el transporte público convencional no se tiene información de la demanda por parte de las personas con discapacidad. Por el tipo de vehículos, especificados en la Norma Técnica Ecuatoriana NTINEN 2205 vigente, se puede evidenciar que poseen chasis de cama alta, es decir posee huellas y contrahuellas en las gradas de ingreso y salida de los pasajeros, dificultando así el acceso a personas con movilidad reducida.

Sin embargo en la NTE INEN 2205 se menciona la posibilidad del uso de automotores con cama baja, este tipo de vehículos se ven dificultados de operar en la ciudad de Quito, debido a su topografía.

Como alternativa de solución, se plantea la posibilidad de modificar la normativa, en lo referente al acceso de personas de movilidad reducida en automotores de cama alta, para lo cual la Secretaría de Movilidad solicitará al INEN el inicio del proceso.

Segunda.- Dentro de los noventa (90) días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, la Secretaría de Movilidad, con la información proporcionada por las entidades metropolitanas que forman parte del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, pondrá a consideración de la Comisión de Movilidad la estructura tarifada a ser aplicada en el DMQ que incluya la forma de integración, cobro y distribución de ingresos, así como el cronograma de implementación, y la seguridad social de todos los trabajadores del sistema. En la definición de esta estructura, se priorizará la aplicación de una tarifa plana para todos los Subsistemas de Transporte Público intracantonal urbano, para una fácil comprensión, aceptación y adopción del nuevo sistema de transporte público por parte los usuarios.

La estructura tarifada será puesta en conocimiento del Concejo Metropolitano para su posterior aprobación y promulgación, la misma que será de cumplimiento obligatorio por parte de los Operadores de transporte.

1. ANTECEDENTES

En el ámbito de la competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, transferida por el Gobierno Central, al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ); éste crea el Plan de Fortalecimiento de la Calidad de Servicio del Transporte Terrestre Intracantonal Urbano del Distrito Metropolitano de Quito, en el cual se establece una asignación no reembolsable de \$ 1.000 o \$ 450 a los operadores del transporte público urbano, de acuerdo a las condiciones establecidas en la Resolución C 057 del 21 de febrero del 2015.

El período de vigencia del mencionado Plan y, por consecuencia la asignación para las operadoras de transporte termina el 30 de junio de 2017, luego del cual se consideró necesario la fijación de una tarifa técnica para el transporte intracantonal que se determine en base a una metodología con parámetros técnicos.

En ese sentido, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ), a través del Convenio Interinstitucional firmado con la Corporación Andina de Fomento - CAF, desarrolló el estudio de consultoría "Estructuración del Modelo Tarifario del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros de Quito" supervisado por la Secretaría de Movilidad, en el cual se establecen criterios técnicos que permiten determinar la tarifa técnica en diversos escenarios para el Sistema Integrado de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito

(DMQ). Los productos de la consultoría se entregaron en febrero 2017, los cuales fueron presentados al Concejo Metropolitano en junio de 2017.

Posteriormente, el Concejo Metropolitano del DMQ, aprobó la Ordenanza Metropolitana No. 201 que establece la "Política Tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ", sancionada en febrero de 2018.

Diferentes circunstancias institucionales no han permitido que el proceso requerido tenga la continuidad deseada, incidiendo en la realización de modificaciones en la programación originalmente prevista para la implementación progresiva del Sistema Integrado de Transporte, siendo necesario para ello, como un componente clave, la definición de la política tarifaria.

En este contexto, el presente informe presenta el resumen del cálculo de las tarifas que conforman la estructura tarifaria para el transporte público del DMQ.

2. CÁLCULO DE LA TARIFA PARA EL TRANSPORTE INTRACANTONAL URBANO, SITUACIÓN ACTUAL 2018 – ESCENARIO 1

2.1 Condiciones definidas para el cálculo en la situación actual de operación

Las condiciones finales establecidas para el cálculo de la tarifa, fueron las siguientes:

- Sin implementación del SIT-Q (Sistemas Inteligentes de Transporte).
- Sin pago de impuesto a la renta.
- Sin pago de utilidades.

Demanda

- El valor final de la demanda considerado fue de 994 pasajeros por bus y por día. (se ha confirmado este valor con los resultados de la Consultoría de Actualización del Modelo de Demanda-junio 2018).

Costos operacionales

- Vehículo

Vehículo	Precio de mercado de venta sin IVA (USD)	Valor a remunerar mes (USD)
Minibús	90.000	722
Bus tipo	122.000	979

- Combustible
 - Costo de combustible mensual promedio de USD 753 por bus tipo.
- Mantenimiento
 - El costo de mantenimiento mensual promedio de USD 1.644 por bus tipo.
- Personal

- Jornada de 16 horas.
- Número de días de trabajo al mes: 26.
- Remuneración diaria de conductores USD 35 (sueldo)+5 (alimentación), ayudantes USD 25 (sueldo) +5 (alimentación).
- 50% del personal tiene afiliación al IESS. (USD 230 , promedio por unidad)

El costo total de personal es USD 2050.

- Seguros + Impuestos
USD 315,00
- Gastos administrativos
 - El valor mensual es de USD 196 por unidad (Cálculo realizado en base al costo administrativo de una empresa con una flota de 50 unidades).
- Margen
 - La rentabilidad para la operación del transporte convencional se establece en 13%, según referencia de la Agencia Nacional de Transito.
- Estimación de evasión
 - 10% del de la demanda.
- Impacto de la tarifa reducida
 - Se consideró en 20%, según datos de la Empresa Metropolitana de Pasajeros.
- Valor residual de las unidades
 - Se asumió un valor residual del 20% a los 12 años.

2.2 Cálculo de la tarifa

Con los datos base indicados en el punto anterior, se realizó el cálculo de la tarifa técnica para los servicios de transporte público intracantonal urbano, cuyo resumen se muestra en el siguiente cuadro:

DEMANDA TOTAL CONVENCIONAL URBANO
 FLOTA OPERATIVA TOTAL CONVENCIONAL URBANO (a julio
 2018 – excluye alimentadores)

PAS/BUS/DÍA (Actualizada a junio 2018)

DIAS CONSIDERADOS PARA DEMANDA

TARIFA TÉCNICA ACTUAL

COMPLETA

REDUCIDA

INGRESOS POR DÍA CON TARIFA TÉCNICA

ACTUAL 0,224

INGRESOS MENSUALES

TARIFA TÉCNICA

TARIFAS PROPUESTAS AL USUARIO

TARIFA COMPLETA

80%

TARIFA REDUCIDA

20%

INGRESOS POR DÍA CON TARIFA TÉCNICA 0,263

INGRESOS MENSUALES

INGRESOS POR BUS-DÍA CON TARIFA

EQUIVALENTE 0,27

INGRESOS MENSUALES

1.602.692 pas/bus/día (dato de la consultoría de actualización de la demanda)

1.612 unidades

994

26,42

0,224

25

12

\$ 222,71

\$ 5.883,9

0,263

SUPUESTOS DEL MODELO

ACTUAL

994

12

386

DEMANDA BUS DÍA

IVA

SBU

DÍAS PARA DEMANDA

% TARIFA COMPLETA

% TARIFA REDUCIDA

26,42

80%

20%

PROPUESTA	
0,29	0,24
0,15	0,024
	TARIFA EQUIVALENTE
	0,27

\$ 261,48

\$ 6.908,34

\$ 268,38

\$ **7.090,60**

2.3 Conclusión

Con la aplicación de las tarifas propuestas, la Municipalidad no tendrá que entregar ningún tipo de compensación o subvención a los operadores del subsistema convencional, en las consideraciones de la situación actual.

Si bien la tarifa propuesta abarcaría al subsistema Metrobús-Q, la misma no cubre los costos operacionales correspondientes, razón por la cual la Municipalidad tendrá que continuar subvencionando la operación de la Empresa de Pasajeros, cuyas proyecciones de tarifas y su déficit se adjuntan, (Anexo I). La tarifa de equilibrio considerada por la EPMTQP en las condiciones operacionales actuales es de USD 0,48.

3. CÁLCULO DE LA TARIFA PARA EL TRANSPORTE INTRACANTONAL COMBINADO Y RURAL, SITUACIÓN ACTUAL 2018

3.1 Antecedentes.

Los representantes de las operadoras de transporte intracantonal combinado (interparroquial), solicitaron en el año 2015 la entrega de compensaciones económicas o incremento de tarifas, con el argumento de que las tarifas no han sido modificadas desde el año 2003.

Sobre esta base, y como complemento a las mesas de diálogo desarrolladas entre los meses de junio y noviembre de 2015, con representantes del transporte intracantonal combinado (interparroquial) y la ciudadanía de las 33 parroquias rurales del DMQ, se planificó desarrollar un estudio técnico adicional a la Consultoría contratada por la Secretaría de Movilidad, denominada: "Asesoría Técnica para acompañamiento Mesas de Negociación con Transporte Público Interparroquial del DMQ. – Definición del Modelo de Costos", que sirviera para conocer el valor de las tarifas reales pagadas por los usuarios de dichas operadoras y datos aproximados de la demanda, en zonas representativas del área rural del Distrito.

El estudio de tarifas pagadas se efectuó en una muestra aleatoria de trece rutas representativas, pertenecientes a cinco operadoras interparroquiales: Flota Pichincha, Reina del Quinche, Tumbaco, Termas Turis y Expreantisana, previamente escogidas y acordadas con los representantes de la transportación intracantonal combinada.

Los trabajos planificados para obtener la información requerida fueron los siguientes para cada ruta por separado: una encuesta de Origen y Destino, una observación de los Valores Pagados por los usuarios, y un Conteo de Despacho de unidades.

Por otra parte, se analizó información proporcionada por los propios operadores y considerada por el consultor, con lo cual se pudo determinar la tarifa de equilibrio de cada operadora analizada.

3.2 Análisis.

Existen tramos importantes de rutas que son compartidos entre las operadoras de transporte intracantonal combinado del DMQ, con operadoras de transporte intraprovincial, domiciliadas fuera del Distrito Metropolitano de Quito; pese a que la ley define su ámbito de servicio, cuyas condiciones de prestación son distintas a las del transporte intracantonal, esta situación ha generado competencia entre ambas modalidades.

La Resolución 007-DIR-2012-ANT, dispone un incremento de tarifa hasta el 25% en el servicio intraprovinciales, por lo que los usuarios suelen elegir el servicio del DMQ, ya que su tarifa es inferior al servicio intraprovincial.

Por las consideraciones anotadas y las características operacionales de este servicio, se considera que un incremento del 20% al valor actual de las tarifas permitirá cubrir adecuadamente la operación, en las condiciones actuales.

Conclusiones

De las alternativas propuestas por la Secretaría de Movilidad, en informe No. SM-DMGM-UPTP-004/16, ante la Comisión de Movilidad, y de acuerdo al análisis realizado, se recomienda el incremento de la tarifa en un 20 %.

3.3 Recomendación

De acuerdo a la alternativa planteada por la Secretaría de Movilidad, el cuadro de tarifas que se propone aplicar para las rutas de transporte intracantonal combinado y rural del DMQ, es el que consta en el Anexo II del presente Informe.

4. CÁLCULO DE LA TARIFA PARA EL TRANSPORTE INTRACANTONAL URBANO EN LA SITUACIÓN OPERACIONAL - ESCENARIO 2

4.1 Condiciones definidas para el cálculo en la situación actual de operación

La situación operacional para el cálculo de la tarifa en este escenario considera las siguientes condiciones:

- Con implementación del SIT-Q (sistemas inteligentes de transporte).
- Con pago de utilidades o beneficios de ley.
- Con afiliación al IESS de todo el personal.
- Demanda
 - El valor final de la demanda considerado fue de 994 pasajeros por bus y por día. (se ha confirmado este valor con los resultados de la Consultoría de Actualización del Modelo de Demanda-junio 2018).

- Vehículo

Vehículo	Precio de mercado de venta sin IVA (USD)	Valor a remunerar mes (USD)
Minibús	90.000	722
Bus tipo	122.000	979

- Combustible

- Costo de combustible mensual promedio de USD 753 para bus tipo para el servicio intracantonal urbano.

- Mantenimiento

- El costo de mantenimiento mensual promedio de USD 1.644 para bus intracantonal urbano.

- Personal

- Jornada de 8 horas.
- Número de días de trabajo al mes: 26.
- Remuneración de conductores de acuerdo a la tabla salarial vigente.
- 100% afiliación al IESS.

- Seguros + Impuestos

USD 315,00

- Gastos administrativos

- Se han considerado los gastos de administración empleando como supuesto que éstos corresponden a una empresa con una flota de 50 buses.
- El valor mensual es de USD 9.400, (188 USD por bus).

- Margen

- La rentabilidad para la operación del transporte convencional se establece en 13%, de forma consistente con la rentabilidad fijada para otros subsistemas.

- Estimación de evasión

- Menor al 5% del de la demanda.

- Impacto de la tarifa reducida

- Se consideró en 20%, según datos de la Empresa Metropolitana de Pasajeros.

- Valor residual de las unidades

- Se asumió un valor residual del 20% a los 12 años.

4.2 Cálculo de la tarifa

Con los datos base indicados en el punto anterior, se realizó el cálculo de la tarifa técnica para los servicios de transporte público intracantonal urbano, cuyo resumen se muestra en el siguiente cuadro:

DEMANDA TOTAL CONVENCIONAL URBANO	1.602.692	pas/bus/día (dato de la consultoría de actualización de la demanda)	
FLOTA OPERATIVA TOTAL CONVENCIONAL URBANO (a julio 2018 – excluye alimentadores)	1.612	unidades	
PAS/BUS/DÍA (Actualizada a junio 2018)	994		
DIAS CONSIDERADOS PARA DEMANDA	26,42		
		SUPUESTOS DEL MODELO	ACTUAL
		DEMANDA BUS DIA	994
		IVA	12
		SBU	386
		DÍAS PARA DEMANDA	26,42
		% TARIFA COMPLETA	80%
		% TARIFA REDUCIDA	20%

TARIFA TÉCNICA RESULTANTE

0,34

TARIFAS PROPUESTAS AL USUARIO

TARIFA COMPLETA
TARIFA REDUCIDA

80 %	0,38
20 %	0,19

INGRESOS POR DÍA CON TARIFA TÉCNICA 0,34
INGRESOS MENSUALES

\$ 338
\$ 8.929

4.3 Conclusión

Con la aplicación de las tarifas propuestas, la Municipalidad no tendrá que entregar ningún tipo de compensación o subvención a los operadores del subsistema convencional.

5. CÁLCULO DE LA TARIFA PARA EL TRANSPORTE INTRACANTONAL URBANO INTEGRADO.

5.1 Fases de integración

Se espera el inicio de operación de la Primera Línea del Metro en el segundo semestre de 2019 y de la línea Ofelia-Roldós del Quito Cable a inicios de 2021.

El MDMQ avanza en el proceso de diseño e implementación del Sistema Integrado de Recaudo para conseguir la integración tarifaria.

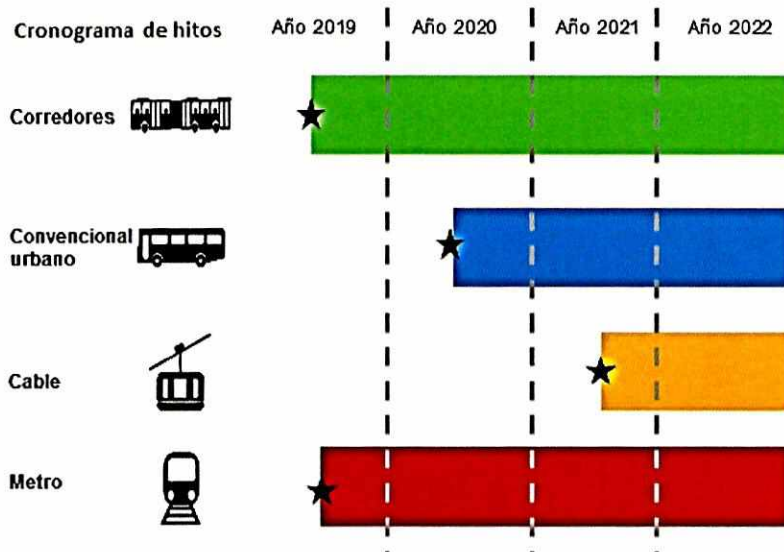
El SIR disminuirá los costos de personal directo en el subsistema convencional y en el componente de alimentación de Metrobús-Q, pero deberá destinarse un monto para remunerar las inversiones y el mantenimiento de los nuevos equipos.

Como parte del proceso de transformación se debe formalizar la operación actual:

- Regulación sobre contratación de personal,
- Mantenimiento,
- Información operacional y financiera entre otros aspectos.

En el siguiente gráfico se ilustran las fases de integración tarifaria y de servicios de transporte público:





Fuente: elaboración propia

★ Recomendación para la integración del subsistema

5.2 Condiciones definidas para el cálculo.

5.2.1.- Condiciones generales.

La situación operacional para el cálculo de las tarifas en los tres escenarios considera las siguientes condiciones:

- Con implementación del SIT-Q (sistemas inteligentes de transporte).
- Con pago de utilidades o beneficios de ley, en lo que corresponda, de acuerdo a si el operador es ente privado o ente público.
- Con afiliación al IESS de todo el personal.
- Con pago de los impuestos que la ley determina.
- Con integración tarifaria de acuerdo a los escenarios planteados.

5.2.2.- Condiciones particulares.

Metro de Quito

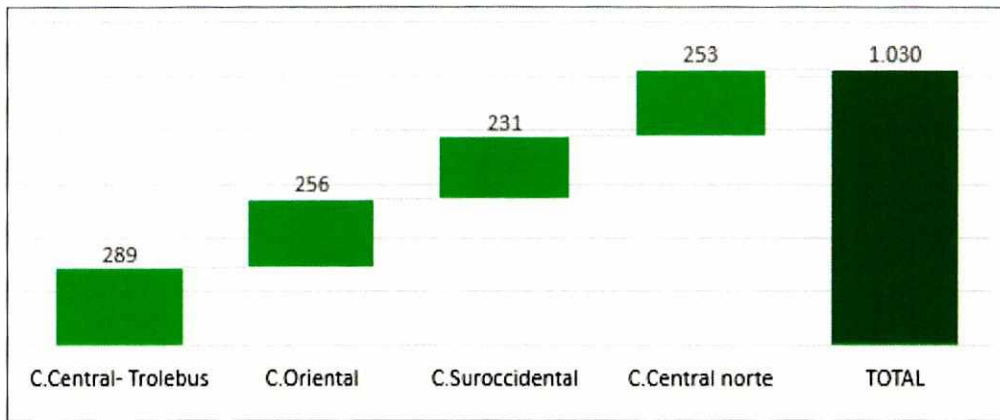
La Primera Línea del Metro de Quito, que corresponde a un eje longitudinal de 22 km que se extiende desde la Estación Quitumbe en el sur de la ciudad, hasta la estación El Labrador en la zona norte de la ciudad. El subsistema iniciaría operación en el año 2019 y contaría con una demanda estimada de 453 mil pasajeros en día laborable. La estructura de costos del sistema está conformada por los costos operacionales que incluyen:

- El mantenimiento del material rodante, instalaciones y obras menores ejecutadas en estaciones e infraestructura que representa el 27,72% del costo anual de operación.
- El consumo de energía eléctrica de tracción de los trenes; así como, el que demanden los equipos e iluminación en estaciones, el Centro de Control y Talleres. El costo de energía representa el 13,40% del costo anual de operación.
- El personal de administración y operación del concesionario responsable de la operación que representa el 26,55% del costo de operación anual; así como, el personal de la EPMMQ requerido para realizar la supervisión del contrato de concesión. En ambos casos se incluyen las cargas prestacionales asociadas.
- Los seguros sobre el material rodante y la infraestructura, tomando como referencia el programa de la EPMTQ, la participación de los seguros sería de un 10,12% de los costos de operación anuales.
- Los impuestos que deberá cubrir el concesionario y que incluyen IVA, aranceles, impuesto a la renta y la distribución de utilidades a los empleados y que suman 9,19% de los costos de operación anuales.
- El costo del Sistema Integrado de Recaudo, simulado bajo dos escenarios. El primero donde la operación estaría a cargo de un concesionario privado del SITP-Q y el segundo donde el concesionario operador del Metro asumiría la operación del recaudo.
- Los gastos de administración, representan un 1,86% de los costos de operación del concesionario.
- Rentabilidad del operador y costos de financiación.

Metrobús-Q

El Metrobús-Q, está compuesto actualmente por cinco corredores, cuatro bajo la administración de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTQ): Central Trolebús, Nororiental-Ecovía, Suroriental y Suroccidental; y el corredor Central Norte concesionado a operadores privados. La estructura de costos se analizó para cada corredor en sus componentes troncal y de alimentación, y para escenarios futuros de reconfiguración de la flota.

Teniendo en cuenta el desempeño de la operación troncal, en donde se realizaron en 2016 cerca de 1 millón de viajes en día laborable. Se emplearon los siguientes supuestos de demanda en día laborable para el 2017, (en miles de viajes):



Los corredores Nororiental-Ecovía y Suroriental son combinados en un corredor denominado "Oriental", esto con el fin de producir indicadores acordes a una operación que comparte servicios y cuya información base de demanda y kilometraje se obtuvo de forma unificada.

Como se mencionó anteriormente, la demanda se estimó con base en los resultados de 2016, y adicionalmente se incorporó para escenarios futuros el impacto de la reconfiguración de flota troncal de este sub-sistema con base en información provista por la EPMT PQ.

Considerando las modificaciones en la flota de este subsistema y características de su operación, se estableció su estructura de costos operacionales que incluye:

- Vehículo, considerando en cada caso la configuración de flota a aplicar, se define una remuneración por tipología de vehículo (trolebús, articulado, biarticulado, y bus tipo) que depende de variables como la tecnología del vehículo (Eurorating), la antigüedad de la flota existente, los precios de reposición a nuevo, la vida útil, entre otros. Se estima que tiene una participación del 9,81% en el total del costo operacional.
- Combustible o energía, de acuerdo a las características de los vehículos y su kilometraje recorrido se establece el costo del consumo energético por tipología, es decir galones de diésel o kwh para el caso de los trolebuses. Se estima que tiene una participación del 9,76% en el total del costo operacional.
- Mantenimiento, considerando el costo de actividades de mantenimiento preventivo y correctivo para cada tipología de vehículo, que toma las siguientes clasificaciones: carrocería, mantenimiento eléctrico, mantenimiento mecánico, neumáticos, y aceites y filtros. Esto para un total de cuarenta actividades de mantenimiento cuyo costo representa el 17,61% del costo operacional.
- Sistema inteligente de transporte público de Quito (SITP-Q), que incluye el sistema de recaudo (SIR), sistema de apoyo a la explotación (SAE), e información al usuario (SIU), cuyo valor representa el 10,53% del costo operacional.
- Personal directo e indirecto, que incluye para el personal directo el personal de conducción asociado a la flota, y para el personal indirecto el personal de administración y

operación, considerando para ambos grupos las particularidades de la contratación de los sectores público y privado. Este costo representa el 35,49% del costo operacional.

- Seguros e impuestos, los seguros fueron estimados con base en información del programa de seguros de la EPMTQ que incluye las siguientes pólizas: equipo y maquinaria, vehículos auxiliares, incendio y líneas aliadas, equipo electrónico, robo y/o asalto/hurto, responsabilidad civil, fidelidad, dinero y valores, y transporte interno de valores. Para los impuestos de la operación privada se consideran IVA, participación de empleados en utilidades, e impuesto a la renta. La participación de seguros e impuestos en el costo operacional es de 5,16%.
- Gastos de administración, diferenciando los valores y rubros a incluir para la EPMTQ y los operadores privados, que pesan el 6,72% del costo operacional.
- Rentabilidad del operador, una vez se estiman los costos del operador del subsistema se incorpora la rentabilidad del capital que representa el 4,94% del costo operacional.

Convencional

Las consideraciones para el análisis de la tarifa integrada, son las mismas que fueron tomadas en cuenta para el análisis de la tarifa del sistema Convencional, anotadas anteriormente. (*CÁLCULO DE LA TARIFA PARA EL TRANSPORTE INTRACANTONAL URBANO, SITUACIÓN ACTUAL 2018 – ESCENARIO 1*)

Primera Línea de Quito Cables

La primera línea de Quito Cables, con una extensión de 3,8 km desde la estación Jaime Roldós hasta la estación la Ofelia donde se podrá integrar con el servicio de BRT del Corredor Central Norte. El subsistema se complementará con 6 rutas de alimentación que trasladarán los pasajeros de barrios cercanos hasta las estaciones del Cable. La demanda estimada para el año de inicio de operación es de 28 mil pasajeros en día laborable de acuerdo a información suministrada por la EPMMOP. La estructura de costos para el concesionario del Cable incluye los siguientes componentes:

- Personal, que incluye personal administrativo y operacional provisto por el operador del subsistema, con una participación del 16% del costo operacional anual.
- Energía, que considera el consumo de energía eléctrica que requiere el subsistema tanto para el sistema motriz como para las cuatro estaciones que componen la primera línea, se estima este costo representará el 11% de los costos de operación anuales.
- Limpieza, que incluye el aseo de estaciones y cabinas, cuyo valor representa el 5% del costo de operación anual.

- Alimentación, el subsistema requeriría más de un millón de kilómetros para aproximar demanda a las estaciones con minibuses, el costo de este servicio se estima en 45% de los costos de operación anuales.
- Seguros e impuestos, valor calculado empleando para los seguros las tasas del programa de seguros de la EPMT. Para los impuestos se aplica: IVA, aranceles, impuesto a la renta y la distribución de utilidades a los empleados. Estos dos rubros representan el 13% de los costos de operación anuales.
- Gastos de administración, se consideran servicios de agua, vigilancia, conectividad, telefonía y un rubro de gastos diversos que pesan el 10% de los costos de operación del subsistema.

5.3 Tarifa técnica y tarifa al usuario.

5.3.1.- Las tarifas planas calculadas que se proponen aplicar para la operación integrada en las tres fases analizadas, son consideradas dentro de una ventana de tiempo correspondiente a un período, que puede variar entre 75 y 90 minutos, correspondiente a la duración promedio de un viaje, calculado sobre el tiempo necesario para un desplazamiento completo de un usuario, tomando en cuenta los transbordos efectuados. Los valores resultantes son los siguientes:

	ESCENARIO 1	ESCENARIO 2	ESCENARIO 3
TARIFA TÉCNICA	0,368	0,468	0,476
TARIFA AL USUARIO COMPLETA	0,41	0,52	0,53
TARIFA AL USUARIO REDUCIDA	0,20	0,26	0,26

Al considerar las tarifas, a valor presente, en los años en los que se plantean los escenarios, tendríamos el siguiente resultado para la tarifa al usuario completa:

	2019	2020	2021
ESCENARIO 1	0,45	0,46	0,48
ESCENARIO 2	0,57	0,59	0,60
ESCENARIO 3	0,58	0,60	0,61

5.3.2.- Al considerar una alternativa de tarifas por cada uno de los subsistemas utilizados con una penalización por transbordo; los valores resultantes son los siguientes:

	Escenario	Metro	Cable	Corredores ¹	Convencional (urbano)
Transferencias	3 base	0,53	0,48	0,48	0,48
	3 transf.	0,20	0,15	0,15	0,15

Para la fase 3, bajo un esquema de tarifa con pago por transbordo, se propone una tarifa de USD 0,53 en la primera validación que se realice en el Metro y de USD 0,48 si la primera validación se realiza en otro subsistema. En este caso, el valor de transbordo es de USD 0,15 entre subsistemas, a excepción de los viajes donde la segunda validación se realiza en el metro donde la tarifa de transferencia sería de USD 0,20. A partir de la segunda transferencia no existe cobro, siempre y cuando se realice dentro de la ventana de tiempo establecida.

5.4 Conclusiones

Con la aplicación de las tarifas propuestas, se cubrirán los costos de operación de cada uno de los subsistemas, incluyendo los valores destinados a la reposición de flota para los subsistemas Convencional y Metrobús-Q, por lo que la Municipalidad no necesitará entregar subsidio a la operación, cumpliendo los escenarios de integración considerados.

Los subsistemas Metro y Quito Cable por sus características tienen un tratamiento especial en cuanto al incremento o reposición de la flota, razón por la cual la Municipalidad, en su momento, tendrá que analizar los requerimientos, las fuentes y formas de financiamiento para estos fines.

Los valores de las tarifas calculadas para el subsistema Convencional, en la situación actual, son los que se proponen para la aprobación del Concejo Metropolitano.

Las tarifas indicadas para las fases de integración, son referenciales. La Municipalidad deberá efectuar un nuevo análisis, previo al inicio de implementación de cada una de las fases de integración, para determinar los valores de las tarifas a ser aprobados por el Concejo Metropolitano y a aplicarse en la operación correspondiente, tomando en consideración, las condiciones reales de costos operacionales y demandas previstas en los diversos componentes del Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito, a la fecha que se requiera.

En el caso de la fase de integración No. 1, las tarifas sugeridas son consideradas solo para los subsistemas PLMQ y Metrobús-Q, el subsistema Convencional mantendrá su propia tarifa.

Tercera - En el plazo máximo de noventa (90) días, contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, la Secretaría de Movilidad informará a los Operadores de Transporte Público de Pasajeros del Subsistema de Transporte Convencional, las entidades autorizadas a brindar la capacitación a los conductores y/o conductoras para la obtención del certificado de capacitación, que garantice el mejoramiento de los estándares de conducción en el DMQ.

Para el efecto, se establecerán plazos y cronogramas para dar inicio a la capacitación de todos los conductores y conductoras contratados por las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio, en un plazo no menor de ciento ochenta días (180), contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, como un requisito administrativo previo a su habilitación como conductor de transporte de pasajeros en el Distrito.

La Secretaría de Movilidad, en calidad de Administradora del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, será además la entidad responsable de validar los programas de capacitación dirigidos al personal administrativo y operativo de las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio y verificará el cumplimiento de los planes de capacitación propuestos, los mismos que se llevarán a cabo de manera obligatoria permanente y continua, en los términos previstos en el Anexo Técnico que forma parte integrante de la presente Resolución.

ACCIONES:

A finales del año 2017, la Secretaría de Movilidad gestionó un convenio con la Universidad San Francisco, convenio que no se llegó a suscribir por los cambios de autoridades dados en los meses anteriores. Se resalta que ninguna información al respecto reposa en los archivos de Asesoría Jurídica de la Secretaría.

A partir de mayo del presente año, esta Secretaría, ha tenido acercamiento con otras instituciones a fin de concretar las capacitaciones requeridas para el Fortalecimiento del servicio de Transporte Público del DMQ., obteniéndose las siguientes propuestas:

• **1) INSTITUTO TECNOLOGICO INTERNACIONAL – ITI.:**

- **Carga horaria de 80 h.**
- **TEMAS A CAPACITAR**
- Relaciones humanas.
- Atención al cliente.
- Movilidad reducida para usuarios.
- Manejo de stress.
- Control de ira.
- Seguridad vial.
- Violencia de género.
- Respeto a los usuarios.
- Primeros auxilios.

COSTO

- 160,00 dólares por conductor capacitado.(c/c)

- El precio por c/c variaría de acuerdo a la cantidad de operadoras a los cuales podrían capacitar, ellos pagarían capacitación de sus socios.

ENTREGA: Certificado de Capacitación

• 2) SF TRANSIT S.A.:

Carga horaria sin límite

- Capacidad del recurso humano indican que se realizará el entrenamiento en el vehículo de los conductores y su ayudante, durante la jornada de trabajo diario con el instructor brindando la capacitación y asesoramiento en condiciones reales y la tecnología al servicio de la capacitación.
- Se pretende también contar con el apoyo de la **ciudadanía** al programa, con el apoyo de las redes sociales más accesibles y fáciles para asegurar la participación de estos en el mismo.
- Los expositores del programa manifiestan que cada semestre se dará un taller de evaluación del Programa de Gestión de Conductores, con presencia de los involucrados (autoridades-transportistas) para su evaluación.

COSTO

- 198,00 dólares por conductor capacitado.
- Podría variar su precio de acuerdo a la cantidad de operadoras a los cuales podrían capacitar y el financiamiento estaría a cargo de estos.

ENTREGA: Certificado de Aprobación

Esta Secretaría ha considerado como otra opción, la verificación y supervisión de las capacitaciones que directamente han ejecutado las operadoras de transporte público de manera individual sobre la base de las mallas curriculares remitidas a cada una de ellas, y se han obtenido los siguientes resultados:

DETALLE DE OPERADORAS DE TRANSPORTE PÚBLICO	
INTRACANTONAL URBANO	
PLAN DE FORTALECIMIENTO CAJA COMÚN - SEGUNDO BIMESTRE 2018	
NOMBRE DE LA OPERADORA	CAPACITACIÓN SEGUNDO BIMESTRE (2018)
URB-003 TRANSPORTES SAN CRISTÓBAL S. A	SI
URB - 004 TRANSPORTE URBANO SELECTIVO TRANS ALFA	SI
URB-005 TRANSPACOMI S.A.	SI
URB-006 TRANSPORTES MARISCAL SUCRE	SI
URB-007 TRANSMETROPOLI S.A.	SI
URB-008 EMPRESA DE TRANSPORTES LUJOTURISA S.A.	SI
URB-009 CIA. DE TRANSPORTE 21 DE JULIO	SI
URB-012 TRANSLATINOS S.A.	SI
URB-013 COMPAÑIA DE TRANSPORTES ZETA	SI
URB - 015 EMPRESA DE TRANSPORTES 6 DE DICIEMBRE	SI
URB-016 TRANSPORTES CARCELEN TARQUI C A	NO
URB-017 LATINA S.A.	SI
URB-018 CIA DE TRASPORTE SEMGYLLFOR SA	SI
URB-019 SERVICIO ECUATORIANO TRANSPORTE SECUATRANS	SI
URB-020 CIA. TRANSPORTE EJECUTIVO RAPITRANS S.A.	NO
URB-021 ÁGUILA DORADA	SI
URB-022 NACIONAL TRANSPORTES Y COMERCIO	NO
URB - 023 COMPAÑIA DE TRANSPORTE QUITENÑO LIBRE S.A.	SI
URB - 024 TRANSPORTE TRANSPORSEL CIA LTDA.	NO
URB-025 TRANSPORTE REINO DE QUITO	SI
URB - 026 ALBORADA COMPAÑIA DE TRANSPORTES S.A.	NO
URB-027 COLECTIVOS DE TRANSPORTES URBANOS PICHINCHA	SI
URB-028 COOP. DE COLECTIVOS BELLAVISTA	SI
URB - 031 COMPAÑIA ANÓNIMA DE TRANSPORTES URBANOS VICTORIA	SI
URB - 32 TRANSPORTES GUADALAJARA S.A.	SI
URB-033 TRANSPORTES VENCEDORES DE PICHINCHA S.A	SI
URB-034 TRANSUR SIETE DE MAYO	SI
URB-035 CIA. DE TRANSPORTES QUITUMBE	SI
URB-036 TRANS. SAN CARLOS S.A.	SI
URB-039 COOP. TRANS.DE PASAJEROS TURIS MONSERRAT	SI
URB-041 SERVIAGOSTO S.A.	SI
URB - 042 TRANSPORTES PLANETA TRANSPLANETA S.A.	SI
URB-046 SAN FCO.CHILLOGALLO S.A.	SI
URB-047 URBANQUITO S.A.	SI
URB - 048 COOP. DE TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS PAQUISHA	SI
URB - 49 CIA ECUATORIANA TRANSHEROICA S.A.	SI
URB-050 COLECTIVOS QUITO C.A. COLECTRANS	SI

URB-051 DISUTRAN S.A.	SI
URB - 52 COOP TRANS JUAN PABLO II	SI
URB-054 CONETRA CA	NO
URB-056 CIA. METROTRANS	SI
URB - 057 SERVICIOS DE TRANSPORTE MARISCAL SUCRE SETRAMAS	SI
URB-061 TRANSEMFISFERICOS COMPAÑIA DE TRANSPORTE	SI
URB-068 COOP. DE TRANSPORTES SAN JUAN	NO
URB-069 COOP. LLANO GRANDE	SI
URB - 070 COOPERATIVA DE TRANSPORTES CALDERON	SI

RESULTADOS:	CANTIDAD
OPERADORAS QUE SI CUMPLEN	39
OPERADORAS QUE NO CUMPLEN	7
TOTAL	46

85%
15%

DETALLE DE OPERADORAS DE TRANSPORTE PÚBLICO INTRACANTONAL COMBINADO Y RURAL PLAN DE FORTALECIMIENTO CAJA COMÚN - SEGUNDO BIMESTRE 2018	
NOMBRE DE LA OPERADORA	CAPACITACIÓN 2018
062 - COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS FLOTA PICHINCHA	NO
063 - COOPERATIVA REINA DEL QUINCHE	NO
064 - SAN SEBASTIÁN DE PUFO S.A.	SI
065 - COMPAÑÍA TRANSPORTES PUEMBO TRAPUCA C.A.	NO
066 - COOPERATIVA DE TRANSPORTE TUMBACO	SI
067 - COOPERATIVA DE BUSES YARUQUI	NO
073 - COOPERATIVA DE TRANSPORTES DE PASAJEROS EN BUSETAS TERMAS TURIS	NO
074 - COMPAÑÍA DE TRANSPORTES LIBERTADORES DEL VALLE	NO
076 - COMPAÑÍA DE TRANSPORTE EXPRESO EXPREANTISANA S.A.	NO
080 - SOC. DE EMPRESAS DE TRANSP. DE PASAJEROS NORORIENTAL C. A. SOTRANOR	NO
081 - COMPAÑÍA TRANSPORTE LA FLORESTA TRANSFLORESTA S.A.	NO
082 - COMPAÑÍA DE TRANSPORTE COMUNITARIO KINARA EXPRESS S.A.	SI
038 - COMPAÑÍA DE TRANSPORTES SAN JOSÉ DE COCOTOG C.A.	NO

RESULTADOS	CANTIDAD
OPERADORAS QUE CUMPLEN	3
OPERADORAS QUE NO CUMPLEN	10
TOTAL	13

Cuarta.- Encárguese a la Secretaría de Movilidad para que en el plazo de sesenta (60) días, contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, emita mediante Resolución Administrativa, el Instructivo para la ejecución de las fiscalizaciones, evaluaciones y calificación de las Operadoras, de conformidad a los indicadores y parámetros previstos en el Anexo que forma parte integrante de la presente Ordenanza, así como el plan de incentivos a los que los Operadores podrán acceder conforme la calificación obtenida, que garantice la implementación de mejoras

La Secretaría de Movilidad deberá adoptar las medidas administrativas necesarias para la sistematización de la información producto de las evaluaciones y fiscalizaciones realizadas, así como la ejecución inmediata del régimen sancionando dispuesto en la presente Ordenanza.

ACCIONES:

Mediante Resolución No, SM-001-2018 de fecha 23 de febrero de 2018, la Secretaría de Movilidad emitió el "Instructivo para la Ejecución del Plan de Retribución a la mejor de la calidad en la prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del DMQ", cuya copia se anexa al presente, en el cual se detallan todos los aspectos que el ente encargado del Control del Tránsito y Transporte del Municipio (AMT) debe ejecutar en sus operativos de fiscalización, evaluación y calificación de las operadoras de transporte público del DMQ.

A continuación se detalla la forma en que se ejecutan estos operativos:

A. Proceso de Fiscalización y Evaluación del Índice de Calidad del Servicio

a) Gestión administrativa.-

Mediante oficio No. 015-2018-CTDMQ de 01 de marzo de 2018, el Presidente de la Cámara de Transporte Público Masivo del Distrito Metropolitano de Quito, solicitó al Director General Metropolitano de la AMT, la ejecución del Plan de Retribución a la Mejora de la Calidad en la Prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito y adjuntó la documentación correspondiente.

Mediante memorando No. AMT-DFT- ACEPFCS-014/18 de 01 marzo de 2018, dirigido al señor Director General Metropolitano de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (AMT), el Director de Fiscalización de Tránsito, solicitó autorización para el inicio del proceso para ejecutar el Plan de Retribución a la Mejora de la Calidad en la Prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad a lo que dispone el citado Instructivo, en cuyo memorando consta inserta la sumilla de la máxima autoridad institucional con la palabra "Autorizado".

La verificación, fiscalización, control y evaluación de los parámetros, que conforman el *índice de calidad de servicio de transporte público*, fue efectuada de conformidad con el Instructivo emitido por la Secretaría de Movilidad para este fin, esto es, mediante

fiscalizaciones, eventuales, aleatorias, periódicas y permanentes en ruta, en el interior de las unidades de transporte público y en el origen y despacho de flota de las operadoras, con equipos de fiscalización debidamente capacitados y con fedatarios de transporte debidamente designados y autorizados.

Cabe indicar que para la fiscalización y evaluación respectiva se dio cumplimiento a lo establecido en el Instructivo, en base de lo cual, se desarrolló, entre otras actividades, las siguientes:

- a) Verificación de cumplimiento de requisitos, de conformidad con la Resolución No. SM-001-2018 y sus anexos;
- b) Planificación y elaboración de cronogramas para fiscalización y evaluación de los aspectos que comprenden los indicadores de calidad del servicio de transporte público de pasajeros;
- c) Fiscalización y evaluación de los indicadores de calidad del servicio de transporte público a cada unidad de transporte en despachos, vías, paradas y en el interior de las unidades, de conformidad con el Instructivo y más disposiciones pertinentes;
- d) Levantamiento y sistematización de la información generada en el proceso de fiscalización y registro de la misma en formularios o formatos, a cargo de la Unidad de Digitación, e incorporación de resultados y porcentajes alcanzados, en cada uno de los informes técnicos de evaluación por cada unidad de transporte público, de forma que garantice una correcta evaluación o calificación de cada uno de los aspectos parámetros que conforman los indicadores de calidad del servicio de transporte público de pasajeros; y,
- e) Revisión de documentación recopilada, presentada y generada durante el proceso de fiscalización.

A continuación se detallan los Indicadores de la Calidad del Servicio, definidos en la Resolución C024 y la Resolución N°SM-001-2018:

INDICADORES DE CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS - DMQ					
EVALUACIÓN DEL ÍNDICE DE LA CALIDAD DEL SERVICIO (ICS)					
No.	Parámetros	Aspectos Generales	No.	Aspectos Individuales	Calificación %
1	Estado físico de la unidad (15%)	Unidad en excelente estado	1	Carrocería y pintura	1,50%
			2	Ventanas y/o parabrisas	1,50%
			3	Asientos	1,00%
			4	Conjunto óptico (luces)	0,50%
			5	Brazos limpia parabrisas	0,50%

INDICADORES DE CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS - DMQ

EVALUACIÓN DEL ÍNDICE DE LA CALIDAD DEL SERVICIO (ICS)

			6	Limpieza externa e interna de la unidad	1,00%
			7	Cintas retro reflectivas	2,00%
			8	Identificación de la unidad	2,00%
			9	Llantas en buen estado (labrado mínimo 1.6mm)	5,00%
2	Trato y Servicio al usuario (40%)	Excelente comportamiento del personal operativo	10	Excelente trato al usuario: cordialidad, amabilidad, respeto, atención personalizada, cortesía y conducción de la unidad observando normas de tránsito y señalización	5,00%
			11	Personal operativo no maltrata de obra o de palabra a ninguna persona	5,00%
			12	Personal operativo bien presentado uniformado e identificado	3,00%
		Seguridad al transportar pasajeros	13	Unidad circula con puertas cerradas	5,00%
			14	Conductor no hace uso de objetos que distraen su función mientras conduce	2,00%
		Control de capacidad	15	Respeto el límite de capacidad de pasajeros en la unidad y no desborda en estribos, pisaderas o colgados	5,00%
		Respeto a límites de velocidad	16	Respeto los límites de velocidad de conformidad con la ley	5,50%
			17	Marcador de velocidad funcionando	0,50%

INDICADORES DE CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS - DMQ

EVALUACIÓN DEL ÍNDICE DE LA CALIDAD DEL SERVICIO (ICS)

		Respeto a usuarios con movilidad reducida	18	Espacio o área adecuada y sin obstáculos para personas con movilidad reducida acorde a las normas técnicas aplicables de acuerdo al ámbito de operación	5,00%
			19	Señalética clara y visible en el espacio o área adecuada para usuarios de movilidad reducida	4,00%
3	Estándares de operación (35%)	Eficiencia y cumplimiento de los índices operacionales	20	Horarios de inicio y cierre de operaciones	2,00%
			21	Flota autorizada	2,00%
			22	Ruta	2,00%
			23	Intervalos y frecuencias de operación	1,00%
			24	Eficiencia administrativa y caja común	15,00%
		Información al usuario	25	Origen y destino mediante carteleras y rótulos	3,00%
			26	Información sobre: rutas, horarios de operación, paradas y capacidad de la unidad	4,00%
			27	Sistema de información auditivo	2,00%
Respeto a paradas	28	Respeto a paradas establecidas para el embarque y desembarque de pasajeros	4,00%		
4	Estándares ambientales (10%)	Control de opacidad	29	Límites permisibles de opacidad de conformidad con la normativa	3,00%
			30	Respeto la configuración del tubo de escape de conformidad con la normativa	7,00%

INDICADORES DE CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS - DMQ

EVALUACIÓN DEL ÍNDICE DE LA CALIDAD DEL SERVICIO (ICS)

TOTAL	100,00%
--------------	----------------

b) Gestión operativa.-

Para el cumplimiento de las actividades de fiscalización de transporte público, la AMT estableció y capacitó grupos de trabajo que están conformados de la siguiente manera:

1) Fiscalización en despacho:

Equipo conformado por 6 brigadas operativas que verifican el cumplimiento de indicadores de calidad de servicio, en los orígenes de las rutas de cada operadora de transporte público, cumpliendo las siguientes funciones:

- Planificación de actividades de fiscalización y control a unidades de transporte público.
- Elaboración de cronograma de fiscalización a cada unidad, por operadora; tomando en consideración el listado emitido por la Secretaría de Movilidad.
- Cumplimiento estricto del cronograma interno.
- Asistencia a cada lugar de despacho de las rutas, para el levantamiento y registro de las observaciones y novedades detectadas en la fiscalización, en los formularios de campo, donde se registran el cumplimiento o no de los parámetros definidos.

El equipo de fiscalización en despacho, en el marco de sus competencias, revisó los siguientes parámetros técnicos:

Indices operacionales.-

- Horarios de operación (inicio y fin).
- Flota
- Frecuencia
- Intervalo
- Ruta

SIU.-

- Verificación del sistema de información al usuario

Limpieza de la unidad.-

- Interna / externa

Inspección física visual.-

- Estado de neumáticos
- Estado de parabrisas y ventanas
- Conjunto óptico (luces)
- Limpia parabrisas

Los datos recolectados en campo, fueron organizados, procesados y sistematizados, de forma tal que permitan determinar si las unidades cumplen con los indicadores de calidad de servicio y si la operadora cumple con el Contrato de Operación, suscrito con la Secretaría de Movilidad.

Durante el primer bimestre del plan de fortalecimiento de la calidad del servicio de transporte público, el equipo de fiscalización en despacho, operó de la siguiente manera:

FISCALIZACIÓN EN DESPACHO	
Horario:	06h00 a 20h00
Días de fiscalización:	Lunes a sábado
Personal de supervisión:	2
Personal operativo:	24
Brigadas de control:	6

2) Fiscalización fedatarios:

Con fecha 15 de septiembre de 2017 el Director General Metropolitano de la Agencia Metropolitana de Tránsito, emitió la Resolución No. 003-AMT-2017, en ejercicio de las atribuciones que le confiere la normativa metropolitana vigente y en especial, las facultades que le confieren los artículos 1 y 2 de la Resolución No. A0006 de fecha de 22 de abril de 2013, *"Crea el equipo de fedatarios de transporte de la Agencia Metropolitana de Tránsito, a cargo de la Dirección de Fiscalización, personal responsable de verificar las acciones in situ de los prestadores del servicio de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito, y que estos den cabal cumplimiento de los dispuesto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y Ordenanzas Metropolitanas vigentes, y por las disposiciones emanadas por las entidades de control"*.

Lo anterior con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en la Resolución C 024, en lo relacionado a mecanismos específicos de fiscalización y evaluación, los Fedatarios son funcionarios de la Agencia Metropolitana de Tránsito, que pertenecen a la Dirección de Fiscalización, quienes fiscalizan, confirman, evidencian y validan la autenticidad de las infracciones, incumplimientos y/o el trato al usuario brindado por el conductor y ayudante de las unidades que presentan servicio de transporte público en el Distrito metropolitano de Quito, para lo cual acceden a las unidades de transporte como usuarios regulares, en

lugares previamente establecidos, cancelando el pasaje correspondiente y realizando un viaje en el que verifican los siguientes parámetros.

Los parámetros que el Fedatario constata son los siguientes:

Trato y servicio al usuario.-

- **Excelente comportamiento del personal operativo:**
 - Buen trato al usuario por parte del personal operativo y administrativo (Cordialidad, amabilidad, respeto, cortesía, colaboración y buena voluntad, observando normas de tránsito y señalización).
 - Personal operativo y administrativo no maltrata de obra y/o palabra al usuario o a cualquier persona.
- **Seguridad al transportar pasajeros:**
 - Unidad circula con puertas cerradas garantizando seguridad al usuario.
 - Conductor conduce con atención. No hace uso de objetos que lo distraigan (Celular, periódico, alimentos u otros).
- **Control de capacidad:**
 - Transporta pasajeros respetando el límite de capacidad de la unidad (No desborda en estribos, pisaderas delanteros o colgados).
- **Respeto a límites de velocidad:**
 - Vehículo cuenta con marcador de velocidad funcionando.

Estándares de operación.-

- **Información al usuario:**
 - Unidad cuenta con sistema de información auditivo inherente a temas de movilidad.
- **Respeto a paradas:**
 - Respeto a paradas (Embarca y desembarca pasajeros en lugares autorizados y señalizados).

a) Actividades de la Jefatura de Fiscalización Fedataria

- Elaborar mensualmente el cronograma de fiscalización, considerando las unidades y operadoras que constan en el listado emitido por la Secretaría de movilidad.
- Organizar y distribuir los grupos de talento humano para las fiscalizaciones.
- Preparar el material logístico para abastecer al personal de control.
- Consolidar y entregar la información de campo al área de digitación para el procesamiento de la misma.

b) Actividades de la Supervisión de Fiscalización Fedataria

- Cumplir de manera estricta la planificación y el cronograma de Fiscalización.
- Asignar personal para la fiscalización de acuerdo a la planificación.
- Entrega de material formularios, tableros, esferográfico, etc.
- Realizar el control y supervisión de las actividades establecidas al personal.
- Recolectar y revisar el trabajo diario del personal operativo

- Realizar la descarga y entrega de los formularios y registros fotográficos a los Asistentes Administrativos encargados de procesar la información.
- Realizar el informe señalando las novedades detectadas.
- Emitir informes mensuales de utilización de recursos y de resultados obtenidos en las fiscalizaciones.

c) Actividades del Fiscalizador Fedatario

- Recibir las disposiciones, y asignación de trabajo.
- Cumplir con la planificación y actividades encomendadas.
- Identificar al Vehículo de transporte público de la ruta asignada.
 - Ascender a la unidad de transporte público, fiscalizar, confirmar, evidenciar y validar el cumplimiento o no de los parámetros establecidos en el plan, en un tramo de recorrido de la ruta asignada a la unidad de transporte público en un tiempo establecido.
 - Terminada la fiscalización el funcionario se acercara y de una manera amable y cortés, saludara y se identificará al conductor, explicara el procedimiento realizando, solicitara al conductor nombre y firma en el formulario, concluirá con la entrega de la copia del mismo.
 - El Fedatario deberá registrar las novedades y observaciones detectadas en el proceso de verificación de cumplimiento o incumplimiento del ICS y generar al menos dos registros fotográficos o un video por cada aspecto incumplido y un registro fotográfico de los documentos habilitantes. El formulario no deberá contener borrones, tachones ni enmendaduras. Donde se evidencie la infracción o incumplimiento.
 - Registro fotográfico que respalden el trabajo realizado.
- Realizar la descarga y entrega de los registros fotográficos al supervisor de grupo.
- Realizar la entrega de los formularios utilizados al supervisor de turno
- Los formularios de trabajo deberán ser llenados con letra clara, imprenta, esferográfico de color azul y deberán tener las respectivas firmas de responsabilidad.

d) Actividades del Asistente Administrativo – Recepción de Registros fotográficos.

1. Recepción de formularios y registros fotográficos de los supervisores de grupo de acuerdo a lo establecido.
2. Archivo de los registros fotográficos por fiscalizador fedatario / fecha / placas y registro municipal.
3. Constatación de la información del formulario de trabajo entregado, por el supervisor de turno.

4. Digitar, sistematizar y elaborar cuadros de reportes diarios, semanales y mensuales.
5. Comunicar a la Jefatura de fedatarios de cualquier novedad que se detecte con respecto a formularios.

Durante los meses de febrero y marzo, correspondientes al primer período del Plan el equipo de Fedatarios operó de la siguiente manera:

FISCALIZACIÓN FEDATARIOS	
Horario:	06h00 a 20h00
Días de fiscalización:	Lunes a sábado
Personal de supervisión:	2
Personal operativo:	18
Brigadas de control:	2

Complementariamente se realizan verificaciones de conducción no adecuada, que puedan poner en riesgo la seguridad de los usuarios del transporte público, por ejemplo cambios bruscos de carril, rebasamiento inadecuado, uso indebido de bocinas, entre otros.

3) Fiscalización ejes viales (control de velocidad):

Consiste en la constatación, mediante la implementación de tecnología dispuesta para este fin, del cumplimiento de la operación dentro de los límites de velocidad establecidos para el transporte público de pasajeros, para ello se establecieron puntos específicos de control en función de perfilamiento de riesgo y estadística, dichos puntos se alternan con el fin de ampliar el control en la red vial del DMQ.

El trabajo se planificó y se ejecutó mediante un cronograma semanal, para verificar el cumplimiento o no de los límites de velocidad establecidos en la zona urbana, para las unidades de transporte público que es de 40 Km/H.

Este operativo tiene dos puntos de control:

- El primero es el lugar en donde se instala el dispositivo electrónico, el cual es monitoreado por el personal quien está dotado con equipos de comunicación; y, ubicado en una posición estratégica para poder obtener la información de todos los vehículos fiscalizados;
- El segundo se encuentra ubicado a 200 metros aproximadamente del dispositivo, y en el cual el personal equipado con radio comunicación y el PDA, reciben la información de los resultados que arroja el dispositivo electrónico, procede a identificar el vehículo infractor, utilizando las normas de seguridad, detiene la marcha del vehículo, lo ubica en un lugar que no obstaculice la circulación vehicular, inicia el proceso de información al conductor, solicitud de documentos habilitantes del vehículo y conductor, se hace la verificación de la infracción y se inicia uno de dos procesos;

- a) Si el vehículo está en infracción dentro del rango moderado se aplicará el Art 389, literal 6 del COIP, que establece la reducción de 6 puntos de la licencia de conducir y el 30 % de un salario básico.

El Agente Civil de Tránsito, al verificar el incumplimiento al límite de velocidad emite la citación correspondiente.

- b) Si el vehículo en infracción ha superado el rango moderado se procede de la siguiente manera, se aplicará el Art. 386 inciso 1, numeral 3, que establece la reducción de 10 puntos a la licencia de conducir, detención del conductor por 3 días y un salario básico.

El Agente Civil de Tránsito, al verificar el incumplimiento al límite de velocidad emite la citación correspondiente.

Durante los meses de febrero y marzo, correspondientes al primer período del Plan el equipo de control en vía operó de la siguiente manera:

FISCALIZACIÓN EJES VIALES (VELOCIDAD)	
Horario:	07h00 a 20h00
Días de fiscalización:	Lunes a sábado
Personal de supervisión:	2
Personal operativo:	10
Brigadas de control:	2

4) Fiscalización revisión técnica vehicular:

Los controles de revisión técnica vehicular, se realizan permanentemente de acuerdo a un cronograma mensual, realizando el control de la opacidad mediante el uso del opacímetro y la verificación de la configuración del tubo de escape. El control de las emisiones de gases contaminantes o de opacidad tiene por objeto verificar que éstos no sobrepasen los límites máximos permisibles.

La prueba de Opacidad a vehículos a diésel se realiza mediante la aceleración libre, con una sonda conectada al opacímetro y al tubo de escape, obteniéndose mediciones de absorción durante ciclos de aceleración, dando resultados en porcentaje, que son contrastados en función de lo establecido en la Ordenanza 213, su Reformatoria 159 y la Norma INEN, normativa que define como máximo 60% para vehículos anteriores al año 2000 y el 50 % para vehículos desde el 2000 en adelante.

El equipo responsable de la fiscalización de revisión vehicular, operó de la siguiente manera:

FISCALIZACIÓN REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR	
Horario:	06H30 A 15H00
Días de fiscalización:	Lunes a viernes
Personal de supervisión:	2
Personal operativo:	9
Brigadas de control:	3

5) Atención de peticiones, quejas y reclamos

El procesamiento de peticiones, quejas y reclamos de los usuarios tiene una fase previa de validación, en la que se determina la veracidad de la misma, toda vez que se debe garantizar el debido proceso, a efecto de que la imposición de una sanción no inobserve la normativa vigente.

En este contexto han ingresado 223 denuncias en el mes de marzo del presente año, de las cuales se atendieron 199 que representa el 89%, determinándose que las 24 restantes carecían de fundamento. Para la ejecución de este proceso, se generaron tres grupos motorizados que diariamente con la ayuda de sistemas tecnológicos, atienden los requerimientos de la ciudadanía en un tiempo estimado de 8 horas.

ATENCIÓN DE DENUNCIAS	
Horario:	07H00 A 20H00
Días de fiscalización:	Lunes a sábado
Personal de supervisión:	1
Personal operativo:	6
Brigadas de control:	3
Denuncias atendidas:	199

c) Emisión de Informes Técnicos Viables y No Viables

Una vez cumplido el proceso de fiscalización, la información de campo que se hubiere obtenido, es entregada por el responsable de cada grupo o equipo de fiscalización, a la Coordinación de Fiscalización del Transporte Público, sin borrones, tachones ni enmendaduras, dentro de las 24 horas contadas a partir del momento que concluyó la fiscalización correspondiente, verificando que en cada documento consten las firmas de los servidores públicos responsables de la fiscalización y del supervisor. Por excepción, en casos debidamente justificados, presentarán dentro de las 48 horas siguientes de haberse realizado la fiscalización.

Posterior a ello, el Coordinador de Fiscalización de Transporte Público envía la documentación respectiva, a las Unidades de Control Previo donde se verificará que la misma se encuentre completa, en orden y sin enmendaduras e ingresarán los registros documentales en la hoja electrónica diseñada para el efecto, por operadora de transporte y emitirán el reporte con los resultados de la fiscalización efectuada y los documentos justificativos de respaldo.

A continuación, el área de Digitación recibe la documentación verificada y elabora el Informe correspondiente, suscrito por el digitador, el responsable del proceso de sistematización de la información y el Jefe de la Unidad de Transporte Público.

Finalmente, la Coordinación de Fiscalización de Transporte Público revisa y controla que los informes técnicos de valoración de calidad del servicio viables y no viables, cumplan con los requisitos legales y respaldos documentales correspondientes, para su posterior envío a la Coordinación Administrativa Financiera dependiendo del caso, Unidad que dispondrá el pago a quienes cuenten con Informes Técnicos de Valoración de Calidad del Servicio viables.

Este proceso se lo ejecuta en el Área de Digitación y Control Documental de la AMT, de acuerdo a la siguiente distribución:

ÁREA DE DIGITACIÓN	
Horario:	07h00 a 17h00
Días de fiscalización:	Lunes a viernes
Personal de supervisión:	1
Personal administrativo:	24
Personal control previo:	6

CONTROL DOCUMENTAL Y BASE DE DATOS	
Horario:	08h00 a 17h00
Días de fiscalización:	Lunes a viernes
Personal de supervisión:	1
Personal administrativo:	15

Quinta.- En el plazo máximo de noventa (90) días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza Metropolitana, la Secretaría de Movilidad presentará el Plan para la implementación de la reorganización de rutas y frecuencias del servicio de transporte público, que será de cumplimiento obligatorio por parte de los Operadores y entidades metropolitanas que forman parte de los Subsistemas correspondientes

ACCIONES

Mediante Oficio No. SM-0787-2018 de fecha 9 de mayo de 2018, se presentó a la Comisión de Movilidad el Informe técnico No. SM-DPPM-067/2018 de la misma fecha, referido a la Propuesta de Reestructuración de Rutas de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito, 2018 (Se adjuntan documentos de respaldo)

Sexta.- La Secretaría de Movilidad, basada en la implementación del modelo actual de gestión centralizada, en el plazo máximo de hasta trescientos sesenta y cinco (365) días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza Metropolitana, en concordancia con el plan de implementación para la reorganización de rutas y frecuencias del servicio de transporte público, presentará la propuesta para la aplicación del modelo de gestión por caja común y cámara de compensación por zonas de operación, para todos los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, para lo cual deberá analizar los componentes técnicos, administrativos, legales y financieros que permitan, hasta que se cuenten con los Sistemas Inteligentes de Transporte Público y de una manera progresiva, alcanzar los objetivos de mejora de las condiciones de operación. Las herramientas de planificación que expida el Administrador del Sistema para este fin, serán de cumplimiento obligatorio por parte de los Operadores de transporte.

ACCIONES

A. Fortalecimiento del Modelo de Gestión por Caja Común

Modelo de Gestión por Operadoras.-

La gestión administrativa, financiera y operativa de la empresa es una obligación de la Operadora que la ejercerá bajo su responsabilidad y con autonomía; sin embargo, la Secretaría de Movilidad, conforme lo señala la Resolución 002-DIR-2014-ANT, mediante la cual se establece el Instructivo para el Control y Evaluación del Sistema de Caja Común en las operadoras de Transporte Público Terrestre, se evaluará y hará un seguimiento a las operadoras del DMQ, a fin de que cumplan con estas condiciones mínimas:

De manera general, la Operadora adoptará una organización administrativa idónea y adecuada para la ejecución del Contrato de Operación, y establecerá mecanismos de control interno que garanticen la calidad de su gestión administrativa, de su información financiera y contable, y del servicio de transporte público de pasajeros que se preste.

De manera particular, la Operadora asume, los siguientes compromisos mínimos en lo que respecta a su gestión administrativa, financiera y operativa:

Ajustar su actividad empresarial, en todo momento y en toda materia, al Régimen Jurídico Aplicable.

Introducir en su gestión administrativa, financiera y operativa mecanismos que le permitan estandarizar procesos, especialmente en lo que respecta a la calidad del servicio, al control interno y la adopción de Mecanismos de Cobertura y la mitigación de riesgos.

Implementar las prácticas y medidas de seguridad necesarias para el adecuado desarrollo de la Operación, establecer los controles internos que permitan verificar su cumplimiento, y asumir la responsabilidad por los daños y los riesgos para el personal y los Usuarios, que se deriven de su inobservancia.

Proveer al Administrador del Sistema toda la información que se relacione con la Operación y que le sea solicitada, especialmente aquella necesaria para el ejercicio de las atribuciones conferidas al Administrador del Sistema y/o al Administrador de la Zona.

Llevar permanentemente y de forma actualizada, en medio electrónico, los Expedientes Históricos de cada uno de los Vehículos, y ponerlos a disposición del Administrador del Sistema trimestralmente de manera obligatoria.

Llevar permanentemente y de forma actualizada, en medio electrónico, la Hoja de Vida de cada uno de los conductores a los que se haya vinculado a la Operación y remitirla de manera actualizada y trimestralmente, al Administrador del Sistema.

Disponer que los conductores, personal de mantenimiento y operativo asignado a la operación participe de manera permanente y continua durante el plazo de vigencia del contrato de operación, en los programas de entrenamiento y capacitación organizados por el Administrador del Sistema. Estos cursos estarán sujetos a evaluación. Quien no supere la evaluación deberá cursar un nuevo curso sobre la materia, en el mismo período anual. En caso de que no supere por segunda ocasión el curso, la Operadora arbitrará las medidas necesarias para la sustitución del personal deficiente en un plazo no mayor a un mes.

Luego del proceso de evaluación y en el caso de que existan defectos en el desempeño administrativo, financiero u operativo y toda forma de conflicto interno en la Operadora que de cualquier modo afecte el correcto funcionamiento Subsistema o Zona de Operación Convencional a juicio del Administrador del Sistema, o, en general los Índices de Operación o Indicadores de Desempeño será causal suficiente para que el Administrador del Sistema, emita una resolución de suspensión o terminación del título habilitante otorgado.

Modelo de Gestión por Zonas de transporte.-

Las operadoras de transporte público deberán implementar el sistema de recaudo de caja común por cada sector como un mecanismo para mejorar especialmente la eficiencia en el servicio y garantizar la seguridad de los usuarios, para de esta manera disminuir los costos de operación y las disputas por rutas y pasajeros, optimizando la administración y operación de la flota que presta el servicio de transporte público, para finalmente mejorar los ingresos de las operadoras y las condiciones de trabajo de sus empleados.

La implementación del sistema de recaudo caja común sectorizado persigue los siguientes objetivos:

- Mejorar el nivel del servicio del transporte público, la seguridad de los usuarios (eliminación de la competencia entre operadoras, ampliación de cobertura, cumplimiento de horarios establecidos, seguridad vial).

- Fortalecer la organización empresarial de los operadores (con una estructura corporativa de administración de recursos y operacional).
- Aumentar la demanda de viajes en el transporte público mediante la mejora en la calidad del servicio.
- Mejorar los ingresos de los operadores de transporte público (a través de la distribución equitativa del recaudo, distribución efectiva de los kilómetros operados y el aprovechamiento de las economías a escala).

Séptima.- En un plazo de 60 días desde la vigencia de la presente Ordenanza, la Secretaría de Movilidad emitirá las herramientas técnicas requeridas para la completa aplicación de los estándares establecidos en el artículo 25; y, presentará a las Operadoras las reformas a ser introducidas en los Contratos de Operación para viabilizar la entera aplicación de la presente Ordenanza.

Octava.- En un plazo improrrogable de 120 días desde la vigencia de la presente Ordenanza, deberán reformarse y suscribirse todos los Contratos de Operación, de manera de incorporar las disposiciones establecidas en este instrumento normativo, particularmente las señaladas en el artículo 25. El incumplimiento de este requerimiento por parte de alguna Operadora, será causal para la terminación del Contrato.

La Secretaría de Movilidad se encuentra trabajando en el nuevo modelo de Gestión que deberá aplicarse en el sistema de Transporte Público de Quito de acuerdo a las actuales necesidades, incorporando normativa que regule de manera prioritaria la operación por corredores o zonas de transporte y que permita la aplicación de manera efectiva de parámetros técnicos que lleven al cambio del transporte público en Quito teniendo como eje al Metro cuando entre en operación. Una vez que la Secretaría de Movilidad cuente con el nuevo modelo de gestión debidamente consensuado técnicamente, será incorporado a los Contratos de Operación.

ANEXO I

Oficio No. EPMTPQ-GG-974-
18 de fecha 30 de julio de
2018, enviado por la Empresa
de Pasajeros de Quito

ANEXO II

Proyecciones de tarifa y déficit.
Empresa Pública Metropolitana
de Transporte de Pasajeros de
Quito _EPMTPQ

OFICIO N°: EPMTQ- GG- 0974 -18
Quito D.M 30 JUL 2018

Ing. Alfredo León
Secretaría de Movilidad
Quito

Asunto: Ordenanza 201

En virtud de la Ordenanza No. 201 sancionada el 08 de febrero del 2018 que establece la estructuración de la política Tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros del DMQ, la disposición transitoria primera señala: ***“En el plazo de ciento ochenta (180) días contados a partir de la sanción de la presente ordenanza, la Secretaría de Movilidad, en coordinación con la entidad gubernamental competente, levantará la información inherente a la demanda de usuarios con discapacidad en el Sistema de Transporte Público de Pasajeros, para la implementación posterior de planes operacionales y adecuación de unidades que garanticen el embarque, traslado y desembarque seguro de las personas con movilidad reducida, los mismos que serán de cumplimiento obligatorio por parte de los Operadores”***. Conforme a esta disposición la EPMTQ remite la información levantada en cuanto a los viajes que realizan las personas con discapacidad dentro de nuestro sistema de acuerdo al pago de la tarifa preferencial recaudada mensualmente de enero a junio del 2018 dando un total de 718.127 viajes como se puede observar en el cuadro siguiente:

COORDINACIÓN DE RECAUDACIÓN
PASAJEROS PAGADOS DE TARIFA PREFERENCIAL (\$0.10 ctvs.)
PERIODO: ENERO A JUNIO 2018

Corredores	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Total Pasajeros
Central trolebús	53.777	46.692	52.885	50.715	54.994	52.971	312.034
Sur Oriental	20.531	17.945	20.014	20.631	21.196	21.215	121.532
Ecovia	22.779	20.350	23.283	22.467	24.055	24.316	137.250
Carcelén	2.940	3.508	3.713	3.640	4.909	3.788	22.498
Sur Occidental	21.053	18.575	20.775	21.249	21.439	21.722	124.813
Total Pasajeros Preferencial	121.080	107.070	120.670	118.702	126.593	124.012	718.127

Nota: Los Usuarios no videntes tienen tarifa gratuita

Es importante mencionar que la flota de la EPMTQ en sus articulados y biarticulados, así como en los alimentadores poseen asientos de uso preferencial marcados con un color diferente al resto de los asientos, además, existe un rótulo -o adhesivo- que destaca la prioridad de uso, conforme lo establece el Reglamento Técnico Ecuatoriano -RTE- INEN 038 y la Norma Técnica -NTE- INEN 2205.

Todos los buses del SITP tienen espacios preferenciales para las personas que necesitan desplazarse en silla de ruedas, y por ningún motivo estos lugares deben estar ocupados por personas u objetos que obstruyan o cubran el espacio que se ubica cerca de las puertas de desembarque de los pasajeros.



El personal de la EPMTQP de varias Coordinaciones como Fiscalización, Recaudación, Atención al Cliente, Seguridad, Operaciones y Comunicación, al ser áreas que mantienen un contacto directo con los usuarios dentro de nuestras estaciones y paradas, es capacitado en cuanto a la sensibilización sobre el trato hacia las personas con discapacidad dentro del SIT por parte de Talento Humano en coordinación permanente con el CONADIS; estamos próximos a iniciar una nueva jornada de capacitación trabajando de la mano con asociaciones como UNÁMONOS con la finalidad de conocer las dificultades que viven día a día las personas con discapacidad, pendientes a generar espacios incluyentes y de fácil acceso.

Actualmente contamos con un protocolo de atención al usuario por parte de los funcionarios de la EPMTQP dentro del cual se consideran instrucciones claras sobre la atención y el trato que debemos dar a usuarios que tienen alguna discapacidad con la finalidad de brindarles una buena experiencia en el uso del SIT, este trabajo de sensibilización se puede evidenciar en el trato que brinda nuestro personal en las diferentes estaciones a las personas con discapacidad en función de hacer su experiencia de movilización a través de nuestro sistema más incluyente y amigable como se puede apreciar a continuación:



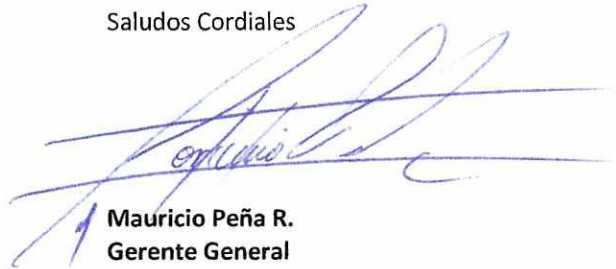
Todos tenemos
 NUESTRO ESPACIO



La EPMTQ cuenta con la nueva estación multimodal El Labrador en donde el 31 de agosto terminaremos con los trabajos de construcción de rampas de accesibilidad universal, que implica rebajar aceras, así como adecuar los espacios de ingreso, salida, cruces y andenes haciendo de esta nueva terminal un espacio accesible e incluyente para las personas con discapacidad.

Esta información es proporcionada con la finalidad de darle a conocer el trabajo que realiza la EPMTQ en función de brindar todas las facilidades a las personas con discapacidad y se considere para la implementación posterior de planes operacionales y adecuación de unidades que garanticen el embarque, traslado y desembarque seguro de los usuarios con movilidad reducida, los mismos que serán de cumplimiento obligatorio por parte de los Operadores como lo establece la Ordenanza 201.

Saludos Cordiales



Mauricio Peña R.
Gerente General
Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros

ELABORADO POR: J.BARRETO 30-07-2018

REVISADO POR: F.MULLO 30-07-2018



ANEXO II

Proyecciones de tarifa y déficit.
Empresa Pública Metropolitana
de Transporte de Pasajeros de
Quito _EPMTPQ

	ASIGNACION INICIAL	CODIFICADO FINAL						
		0.25-0.12-0.10	0.30-0.12-0.10	0.30-0.15-0.10	0.35-0.15-0.10	0.48-0.24-0.12		
INGRESOS								
PRESUPUESTARIOS - PROPIOS								
ECOVI	41.386.227,85	46.611.792,80	50.191.520,11	50.770.290,80	64.760.562,28	75.295.102,33		
TROLEBUS		12.077.723,11	13.155.333,97	13.329.562,21	17.541.075,31	20.725.791,26		
CORREDOR SUR ORIENTAL		19.559.788,52	21.297.772,68	21.578.770,14	28.371.150,72	33.486.491,01		
ADMINISTRACION CENTRAL EPQ		8.655.676,82	9.419.809,11	9.543.354,10	12.529.731,90	14.764.215,70		
TRANSFERENCIAS		6.318.604,35	6.318.604,35	6.318.604,35	6.318.604,35	6.318.604,35		
TOTAL PRESUPUESTO	45.000.000,00	45.000.000,00	45.000.000,00	45.000.000,00	45.000.000,00	45.000.000,00		
OTRAS ENTRADAS NO PRESUPUESTADAS	86.386.227,85	91.611.792,80	95.191.520,11	95.770.290,80	109.760.562,28	75.295.102,33		
CARCELEN - CALDERON		26.840.894,46	28.902.241,54	31.480.771,70	37.291.666,18	49.741.808,37		
CORREDOR SUR OCCIDENTAL		4.208.356,40	4.531.552,90	4.935.838,01	5.846.922,2138	7.798.967,28		
CORREDOR CENTRAL NORTE		16.522.430,52	17.791.332,49	19.378.596,49	22.955.604,7185	30.619.529,99		
TOTAL PRESUPUESTO INGRESOS + OTRAS ENTRADAS		118.452.687,26	124.093.761,65	127.251.062,50	147.052.228,46	125.036.910,70		
GASTOS								
PRESUPUESTARIOS	86.386.227,85	91.611.792,80	89.870.609,28	89.550.933,93	86.563.098,80	86.563.098,80		
ECOVI		14.598.360,47	14.598.360,47	14.598.360,47	14.598.360,47	14.598.360,47		
TROLEBUS		30.067.585,61	30.067.585,61	30.067.585,61	30.067.585,61	30.067.585,61		
CORREDOR SUR ORIENTAL		16.178.321,43	16.178.321,43	16.178.321,43	16.178.321,43	16.178.321,43		
CORREDOR SUR OCCIDENTAL		8.946.010,83	7.204.827,31	6.885.151,96	3.897.316,83	3.897.316,83		
CORREDOR CENTRAL NORTE		24.688,26	24.688,26	24.688,26	24.688,26	24.688,26		
ADMINISTRACION CENTRAL EPQ		21.796.826,19	21.796.826,19	21.796.826,19	21.796.826,19	21.796.826,19		
OTRAS SALIDAS NO PRESUPUESTADAS		26.840.894,46	26.840.894,46	26.840.894,46	26.840.894,46	26.840.894,46		
CARCELEN - CALDERON		4.208.356,40	4.208.356,40	4.208.356,40	4.208.356,40	4.208.356,40		
CORREDOR SUR OCCIDENTAL		16.522.430,52	16.522.430,52	16.522.430,52	16.522.430,52	16.522.430,52		
CORREDOR CENTRAL NORTE		6.110.107,54	6.110.107,54	6.110.107,54	6.110.107,54	6.110.107,54		
TOTAL PRESUPUESTO GASTO + OTRAS SALIDAS		118.452.687,26	116.711.503,74	116.391.828,39	113.403.993,26	113.403.993,26		
NECESIDADES OPERATIVAS ADICIONALES		94.911.792,80	93.170.609,28	92.850.933,93	89.863.098,80	116.703.993,26		
ESCENARIO 1. Financiamiento organismos		100.301.643,20	98.560.459,68	98.240.784,33	95.252.949,20	122.093.843,66		
ESCENARIO2 Financiamiento proveedor		103.236.346,40	101.495.162,88	101.175.487,53	98.187.652,40	125.028.546,86		
ESCENARIO ACTUAL		-	5.320.910,83	6.219.356,87	23.197.463,48	11.632.917,44		
NECESIDADES OPERATIVAS ADICIONALES		3.300.000,00	2.020.910,83	2.919.356,87	19.897.463,48	8.332.917,44		
ESCENARIO 1. Financiamiento organismos		8.689.850,40	3.368.939,57	2.470.493,53	14.507.613,08	2.943.067,04		
ESCENARIO2 Financiamiento proveedor		11.624.553,60	6.303.642,77	5.405.196,73	11.572.909,88	8.363,84		
FINANCIAMIENTO BIARTICULADOS DEFIU								
NECESIDAD ADICIONAL DE FINANCIAMIENTO MUNICIPAL								

Nota 1: Las necesidades operativas adicionales corresponden a gastos que la empresa necesita financiar para mantener la operación en el transcurso del presente año y para los cuales no cuenta con recursos propios para financiar. Se requiere de una asignación municipal adicional para cubrir esta necesidad presupuestaria.

Nota 2: Escenario 1: se considera un préstamo bancario con tasa de interés del 7,5% a 10 años plazo con pagos mensuales iguales, por el total del costo de 80 Unidades

biarticuladas

Nota 3: Escenario 2: se considera un financiamiento directo del proveedor, en este caso no se cobra una tasa de interés por no ser una institución financiera, sin embargo, se

reconoce un recargo por financiamiento del 2% por año. El plazo proveedor es de 5 años con pagos mensuales iguales, por el total del costo de 80 Unidades biarticuladas.

Nota 4: Para el cálculo de los ingresos estimado con el incremento de tarifas de USD 0.30 y USD 0.35 centavos se ha tomado en cuenta únicamente los pasajeros de los tres corredores (EcoVía, Trolebús y Sur Oriental) operador directamente por la empresa, que totalizan 181,2 millones al año. No se han tomado en cuenta los pasajeros de los corredores Sur Occidental, Central Norte y la Extensión Carcelén-Calderón (97,85 millones de pasajeros al año)

Nota 5: Para el escenario con una tarifa integral de USD 0.48 centavos, se ha tomado en cuenta adicionalmente la recaudación de los corredores Central Norte, Sur Occidental y Carcelén-Calderón, valores que estarían considerados como ingresos de la EPMTPO; por otro lado se consideraran como gastos los valores que deben ser pagados a la operadoras privadas de cada una de las troncales y sus respectivos alimentadores. En este escenario se calcula la tarifa con 279.1 millones de pasajeros al año en los 5 corredores y la extensión Carcelén-Calderón.

IMPACTO DE VARIACIÓN EN LA TARIFA Y FINANCIAMIENTO DE BIARTICULAROS EN EL PRESUPUESTO 2018 POR CORREDOR

		CODIFICADO FINAL						
		0.25-0.12-0.10	0.30-0.12-0.10	0.30-0.15-0.10	0.30-0.15-0.10	0.35-0.15-0.10	0.48-0.24-0.12	
PRESUPUESTO								
INGRESOS	ECOVIÁ	12.077.723,11	13.155.333,97	13.329.562,21	17.541.075,31		20.725.791,26	
GASTOS	ECOVIÁ	14.598.360,47	14.598.360,47	14.598.360,47	14.598.360,47		14.598.360,47	
	SUPERAVIT/DEFICIT	- 2.520.637,36	- 1.443.026,50	- 1.268.798,26	2.942.714,84		6.127.430,79	
TROLEBUS								
INGRESOS	TROLEBUS	19.559.788,52	21.297.772,68	21.578.770,14	28.371.150,72		41.285.458,29	
GASTOS	TROLEBUS	30.067.585,61	30.067.585,61	30.067.585,61	30.067.585,61		34.275.942,01	
	SUPERAVIT/DEFICIT	- 10.507.797,09	- 8.769.812,93	- 8.488.815,47	1.696.434,89		7.009.516,28	
CORREDOR SUR ORIENTAL								
INGRESOS	CORREDOR SUR ORIENTAL	8.655.676,82	9.419.809,11	9.543.354,10	12.529.731,90		14.764.215,70	
GASTOS	CORREDOR SUR ORIENTAL	16.178.321,43	16.178.321,43	16.178.321,43	16.178.321,43		16.178.321,43	
	SUPERAVIT/DEFICIT	- 7.522.644,62	- 6.758.512,33	- 6.634.967,34	3.648.589,54		1.414.105,73	
CORREDOR SUR OCCIDENTAL								
INGRESOS	CORREDOR SUR OCCIDENTAL						30.619.529,99	
GASTOS	CORREDOR SUR OCCIDENTAL	8.946.010,83	7.204.827,31	6.885.151,96	3.897.316,83		20.419.747,35	
	SUPERAVIT/DEFICIT	- 8.946.010,83	- 7.204.827,31	- 6.885.151,96	3.897.316,83		10.199.782,63	
CORREDOR CENTRAL NORTE								
INGRESOS	CORREDOR CENTRAL NORTE						11.323.311,11	
GASTOS	CORREDOR CENTRAL NORTE	24.688,26	24.688,26	24.688,26	24.688,26		6.134.795,80	
	SUPERAVIT/DEFICIT	- 24.688,26	- 24.688,26	- 24.688,26	24.688,26		5.188.515,31	
ADMINISTRACION CENTRAL EPQ								
INGRESOS	ADMINISTRACION CENTRAL EPQ	6.318.604,35	6.318.604,35	6.318.604,35	6.318.604,35		6.318.604,35	

ADMINISTRACION CENTRAL EPO		21.796.826,19	21.796.826,19	21.796.826,19	21.796.826,19	21.796.826,19
GASTOS						
INGRESOS						
	TRANSFERENCIAS	45.000.000,00	45.000.000,00	45.000.000,00	45.000.000,00	-
	SUPERAVIT/DEFICIT	29.521.778,16	29.521.778,16	29.521.778,16	29.521.778,16	15.478.221,84
	SUPERAVIT/DEFICIT TOTAL VALORES PRESUPUESTADOS	-	0,00	5.320.910,83	6.219.356,87	11.632.917,44
INGRESOS						
GASTOS						
	OTRAS ENTRADAS/SALIDAS NO PRESUPUESTADAS					
	CARCELEN - CALDERON	4.208.356,40	4.531.552,90	4.935.838,01	5.846.922,21	-
	CARCELEN - CALDERON	4.208.356,40	4.208.356,40	4.208.356,40	4.208.356,40	-
	SUPERAVIT/DEFICIT	-	323.196,50	727.481,61	1.638.565,81	-
INGRESOS						
GASTOS						
	CORREDOR SUR OCCIDENTAL	16.522.430,52	17.791.332,49	19.378.596,49	22.955.604,72	-
	CORREDOR SUR OCCIDENTAL	16.522.430,52	16.522.430,52	16.522.430,52	16.522.430,52	-
	SUPERAVIT/DEFICIT	-	1.268.901,97	2.856.165,97	6.433.174,20	-
INGRESOS						
GASTOS						
	CORREDOR CENTRAL NORTE	6.110.107,54	6.579.356,15	7.166.337,20	8.489.139,2526	-
	CORREDOR CENTRAL NORTE	6.110.107,54	6.110.107,54	6.110.107,54	6.110.107,54	-
	SUPERAVIT/DEFICIT	-	469.248,61	1.056.229,66	2.379.031,71	-
	SUPERAVIT/DEFICIT TOTAL FLUJOS NO PRESUPUESTADOS	-	2.061.347,08	4.639.877,24	10.450.771,72	-

Nota 1: Para el cálculo de los ingresos estimado con el incremento de tarifas se ha tomado en cuenta únicamente los pasajeros de los tres corredores (Ecovia, Trolebús y Sur Oriental) operador directamente por la empresa, que totalizan 181,2 millones al año. No se han tomado en cuenta los pasajeros de los corredores Sur Occidental, Central Norte y la Extensión Carcelén-Calderón (97,85 millones de pasajeros al año)

Nota 2: Para el escenario con una tarifa integral de 0.48, se ha tomado en cuenta la recaudación de los corredores Central Norte, Sur Occidental y Carcelén-Calderón, valores que estarían considerados como ingresos de la EPMTPO, y que por lo tanto están sumados a otros valores considerados antes como ingresos en estos corredores; por otro lado se consideran como gastos los valores que deben ser pagados a la operadoras privadas de cada una de las troncales y sus respectivos alimentadores, valores que se han considerado como parte del presupuesto y se han sumado a otros valores que se encontraban considerados como gastos en estos corredores. En este escenario se incluyen los pasajeros de estos corredores (97.85 millones al año adicionales) y se calcula la tarifa con un total de 279.1 millones de pasajeros al año en los 5 corredores y la extensión Carcelén-Calderón.

ANEXO III

Tarifas del transporte intracantonal combinado

TARIFAS TRANSPORTE INTRACANTONAL COMBINADO - ACTUAL / ACTUAL+20%

RUTAS	TRAMOS	Tarifas	
		Actual	+20%
Marín - La Salle - Cuarteles (Fajardo)	Marín - Conocoto	\$ 0,29	\$ 0,34
	Marín - La Salle	\$ 0,33	\$ 0,39
	Marín - Fajardo	\$ 0,41	\$ 0,49
	Marín - Cuarteles	\$ 0,43	\$ 0,51
Marín-San Pedro de Taboada-Cuarteles	Marín - San Pedro	\$ 0,35	\$ 0,42
	Girón - Puentes 2-8	\$ 0,35	\$ 0,42
	Marín - Cuarteles	\$ 0,43	\$ 0,51
Marín-Hospital INFA-Ontaneda Alta	Marín - Conocoto	\$ 0,29	\$ 0,34
	Marín - Innfa	\$ 0,33	\$ 0,39
	Marín - San Juan	\$ 0,35	\$ 0,42
	Marín - Ontaneda	\$ 0,40	\$ 0,48
Camal de Conocoto - El Girón	Girón - Puentes 2-8	\$ 0,35	\$ 0,42
	Girón - Camal de Conocoto	\$ 0,40	\$ 0,48
	Recorridos intermedios	\$ 0,25	\$ 0,30

RUTAS	TRAMOS	Tarifas	
		Actual	+20%
El Girón - El Tingo	GIRÓN - PUENTES	\$ 0,33	\$ 0,39
	GIRÓN - EL TRIÁNGULO	\$ 0,33	\$ 0,39
	GIRÓN - EL TINGO - LA RECTA	\$ 0,35	\$ 0,42
Marín - La Merced	MARÍN - PUENTE 2	\$ 0,25	\$ 0,30
	MARÍN - PUENTES 3 AL 9	\$ 0,29	\$ 0,34
	MARÍN - SAN RAFAEL - TRIANGULO	\$ 0,29	\$ 0,34
	MARÍN - LA RECTA	\$ 0,29	\$ 0,34
	MARÍN - EL TINGO	\$ 0,29	\$ 0,34
	MARÍN - ANGAMARCA	\$ 0,29	\$ 0,34
	MARÍN - ALANGASI	\$ 0,35	\$ 0,42
	MARÍN - LA MERCED	\$ 0,40	\$ 0,48
	LA MERCED - PUENTES 7 AL 3	\$ 0,33	\$ 0,39
	LA MERCED - TRIÁNGULO /PUENTE 8	\$ 0,25	\$ 0,30
	PRADERAS - LA MERCED	\$ 0,29	\$ 0,34
	PRADERAS - ALANGASI HASTA EL PUENTE 8	\$ 0,35	\$ 0,42
	PRADERAS - PUENTES 7 AL 3	\$ 0,40	\$ 0,48
	PRADERAS - PUENTE 2 QUITO	\$ 0,50	\$ 0,60
	ILALO - LA MERCED	\$ 0,25	\$ 0,30
	ILALO - EL TINGO HASTA EL PUENTE 8	\$ 0,29	\$ 0,34
	ILALO - PUENTES 7 AL 3	\$ 0,33	\$ 0,39
	ILALO - PUENTE 2 QUITO	\$ 0,48	\$ 0,57
	LA MERCED - PUENTE 2 QUITO	\$ 0,40	\$ 0,48
	ALANGASI - PUENTES 7 AL 3	\$ 0,29	\$ 0,34

TARIFAS TRANSPORTE INTRACANTONAL COMBINADO - ACTUAL / ACTUAL+20%

Marín - Las Palmeras	PALMERAS - ALANGASI	\$ 0,25	\$ 0,30
	PALMERAS - EL TINGO HASTA EL PUENTE 8	\$ 0,29	\$ 0,34
	PALMERAS - PUENTES 7 AL 3	\$ 0,40	\$ 0,48
	PALMERAS - PUENTE 2 QUITO	\$ 0,48	\$ 0,57
	LA COCHA - EL TRIANGULO PUENTE 8	\$ 0,25	\$ 0,30
	LA COCHA - PUENTES 7 AL 3	\$ 0,29	\$ 0,34
	LA COCHA - PUENTE 2 QUITO	\$ 0,40	\$ 0,48
	USHIMANA - SAN CARLOS - TRIANGULO PUENTE	\$ 0,25	\$ 0,30
	USHIMANA - SAN CARLOS - PUENTES 7 AL 3	\$ 0,29	\$ 0,34
	USHIMANA-SAN CARLOS - PUENTE 2 QUITO	\$ 0,35	\$ 0,42
	Marín - El Nacional	NACIONAL - PUENTE 2 MARÍN	\$ 0,50
NACIONAL - GUANGOPOLO		\$ 0,25	\$ 0,30
NACIONAL - EL TINGO HASTA EL PUENTE 8		\$ 0,30	\$ 0,36
NACIONAL - PUENTES 7 AL 3		\$ 0,40	\$ 0,48
GUANGOPOLO - MARÍN		\$ 0,43	\$ 0,51
GUANGOPOLO - PUENTES 7 AL 3		\$ 0,29	\$ 0,34
	Recorridos intermedios	\$ 0,25	\$ 0,30

RUTAS	TRAMOS	Tarifas	
		Actual	+20%
Marín - Pintag - San Alfonso	PLAYON - PUENTE 2	\$ 0,25	\$ 0,30
	PLAYON - PUENTE 3 AL 9	\$ 0,25	\$ 0,30
	PLAYON - TRIANGULO	\$ 0,25	\$ 0,30
	PLAYON - ESPE	\$ 0,30	\$ 0,36
	PLAYON - CASHAPAMBA	\$ 0,35	\$ 0,42
	PLAYON - ROSARIO	\$ 0,45	\$ 0,54
	PLAYON - PÍNTAG	\$ 0,45	\$ 0,54
San Alfonso - Pintag - Marín	PÍNTAG - ROSARIO	\$ 0,25	\$ 0,30
	PÍNTAG - CASHAPAMBA	\$ 0,30	\$ 0,36
	PÍNTAG - ESPE	\$ 0,30	\$ 0,36
	PÍNTAG - TRIANGULO	\$ 0,30	\$ 0,36
	PÍNTAG - PUENTE 9 AL 3	\$ 0,35	\$ 0,42
	PÍNTAG - PLAYÓN	\$ 0,45	\$ 0,54
	Recorridos intermedios	\$ 0,25	\$ 0,30

TRAMOS	Tarifas		
	Actual	+20%	
QUINCHE	IGUIÑARO	\$ 0,25	\$ 0,30
	CHECA	\$ 0,25	\$ 0,30
	YARUQUI	\$ 0,35	\$ 0,42
	PIFO	\$ 0,48	\$ 0,57
	TUMBACO	\$ 0,60	\$ 0,72
	CUMBAYA	\$ 0,70	\$ 0,84
	MIRAVALLE	\$ 0,75	\$ 0,90
	QUITO	\$ 0,95	\$ 1,14
	LA ESPERANZA	\$ 0,25	\$ 0,30
	ASCASUBI	\$ 0,25	\$ 0,30
	CALDERA	\$ 0,25	\$ 0,30
	MONTESERRIN	\$ 0,25	\$ 0,30
	CUSUBAMBA	\$ 0,30	\$ 0,36
	OTON	\$ 0,50	\$ 0,60
	LA VICTORIA	\$ 0,25	\$ 0,30
	STA. MONICA	\$ 0,25	\$ 0,30

TARIFAS TRANSPORTE INTRACANTONAL COMBINADO - ACTUAL / ACTUAL+20%

IGUIÑARO	CHECA	\$ 0,25	\$ 0,30
	YARUQUI	\$ 0,25	\$ 0,30
	PIFO	\$ 0,35	\$ 0,42
	PUEMBO	\$ 0,35	\$ 0,42
	TUMBACO	\$ 0,48	\$ 0,57
	CUMBAYA	\$ 0,55	\$ 0,66
	QUITO	\$ 0,85	\$ 1,02
CHECA	YARUQUI	\$ 0,25	\$ 0,30
	PIFO	\$ 0,35	\$ 0,42
	PUEMBO	\$ 0,35	\$ 0,42
	TUMBACO	\$ 0,48	\$ 0,57
	CUMBAYA	\$ 0,55	\$ 0,66
	MIRAVALLE	\$ 0,65	\$ 0,78
	QUITO	\$ 0,78	\$ 0,93
YARUQUI	PIFO	\$ 0,25	\$ 0,30
	PUEMBO	\$ 0,25	\$ 0,30
	TUMBACO	\$ 0,35	\$ 0,42
	CUMBAYA	\$ 0,42	\$ 0,50
	MIRAVALLE	\$ 0,48	\$ 0,57
	QUITO	\$ 0,68	\$ 0,81
PIFO	PUEMBO	\$ 0,25	\$ 0,30
	TUMBACO	\$ 0,25	\$ 0,30
	CUMBAYA	\$ 0,30	\$ 0,36
	MIRAVALLE	\$ 0,42	\$ 0,50
	QUITO	\$ 0,55	\$ 0,66
PUEMBO	TUMBACO	\$ 0,25	\$ 0,30
	CUMBAYA	\$ 0,30	\$ 0,36
	MIRAVALLE	\$ 0,42	\$ 0,50
	QUITO	\$ 0,55	\$ 0,66
TUMBACO	CUMBAYA	\$ 0,25	\$ 0,30
	MIRAVALLE	\$ 0,25	\$ 0,30
	QUITO	\$ 0,38	\$ 0,45
CUMBAYA	MIRAVALLE	\$ 0,25	\$ 0,30
	QUITO	\$ 0,29	\$ 0,34
MIRAVALLE	QUITO	\$ 0,25	\$ 0,30
TANDA	QUITO	\$ 0,30	\$ 0,36
COMUNA	QUITO	\$ 0,38	\$ 0,45
CUSUBAMBA	MONTESERRIN	\$ 0,25	\$ 0,30
	CALDERA	\$ 0,25	\$ 0,30
	ASCASUBI	\$ 0,25	\$ 0,30
	LA ESPERANZA	\$ 0,25	\$ 0,30
	QUINCHE	\$ 0,30	\$ 0,36
	Recorridos intermedios	\$ 0,25	\$ 0,30

TRAMOS	Tarifas	
	Actual	+20%
QUITO - GUAYLLABAMBA	\$ 0,55	\$ 0,66
QUITO - COCOTOG	\$ 0,35	\$ 0,42
FLORESTA - CUMBAYA	\$ 0,25	\$ 0,30
Recorridos intermedios	\$ 0,25	\$ 0,30

TARIFAS TRANSPORTE INTRACANTONAL COMBINADO - ACTUAL / ACTUAL+20%

	BELLO HORIZONTE	\$ 0,30	\$ 0,36
--	-----------------	---------	---------

PROYECTO DE ORDENANZA

ORDENANZA METROPOLITANA QUE ESTABLECE EL PROCESO DE MEJORAMIENTO CONTINUO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

Mediante Decreto Ejecutivo No. 3304, publicado en el Registro Oficial 840 de 12 de diciembre de 1995, referente al transporte terrestre en el Cantón Quito, se transfirió al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, entre otras, las siguientes atribuciones: organizar, reglamentar, planificar y fiscalizar las actividades, operaciones y servicios del transporte terrestre, público y privado; y, fijar, modificar las tarifas de los pasajes de transporte terrestre, previo investigación de costos.

Con Decreto Ejecutivo No. 51, publicado en el Registro Oficial Suplemento No. 17 de 6 de marzo de 1997, se ratificó al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito todas las atribuciones otorgadas mediante Decreto Ejecutivo 3304 promulgado en el Registro Oficial No. 840 de 12 de diciembre de 1995.

Con Resolución N° 001-DIR-2003-CNTTT de 22 de enero de 2003, el entonces Consejo Nacional de Tránsito fijó los valores de las tarifas de transporte público en sus diferentes modalidades, cuyo valor a pagar por la prestación del servicio de transporte urbano a nivel nacional fue establecido en veinticinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América (USD. 0,25) por pasajero, disponiendo además el cumplimiento obligatorio de la media tarifa para pasajeros de la tercera edad, personas con discapacidad y estudiantes de niveles primario y secundario; rubro que se mantiene vigente hasta la presente fecha, originando un desequilibrio económico producto de la no revisión de las tarifas desde hace 14 años, situación que acarrea además un posible detrimento del nivel en la calidad del servicio, en perjuicio directo de los usuarios del mismo.

La Constitución de la República del Ecuador en el segundo inciso del artículo 314 establece 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; y, dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, debiendo establecer su control y regulación.

Bajo esta premisa, en el marco del Convenio de Cooperación Técnica no reembolsable suscrito entre la CAF Banco de Desarrollo de América Latina y el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, se definió contratar la *"Consultoría para la estructuración del modelo tarifario del sistema metropolitano de transporte público de pasajeros de Quito"*, a través de la Secretaría de Movilidad, en calidad de entidad rectora de las políticas que en materia de transporte terrestre rigen dentro del Distrito, tuvo como objetivo establecer el marco conceptual de la política tarifaria, construir la estructura de los costos operacionales y calcular la tarifa técnica referencial para cada

modalidad y grupo de servicios integrados del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros (SMTPPQ) en cada una de las etapas de su integración.

Tomando como fuente lo señalado por la Consultora en los informes presentados, la política tarifaria es el conjunto de principios, objetivos y restricciones que debería atender el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en la definición de la estrategia tarifaria y la fijación de tarifas, así como los mecanismos y procedimientos asociados al recaudo de la misma.

La definición de esta política debe partir de la identificación de los objetivos de los diferentes actores que intervienen en el sistema de transporte público. A continuación se presentan algunos de los objetivos para cada uno de los principales actores involucrados en la operación de transporte público:

- Autoridades:
 - o Lograr una movilidad sostenible mediante la promoción y el fomento del uso del transporte público sobre el transporte privado.
 - o Garantizar la transparencia en la gestión del recaudo del sistema.
 - o Facilitar el uso del servicio de transporte público.
 - o Ofrecer un adecuado nivel de accesibilidad a los diferentes grupos de usuarios.
 - o Garantizar un buen nivel de servicio y la satisfacción de los usuarios.

- Usuario:
 - o Contar con un esquema tarifario sencillo y comprensible que le permita conocer fácilmente el costo de su viaje.
 - o Minimizar el costo monetario de su viaje apoyado en un esquema tarifario para varios modos.
 - o Mejorar el nivel de servicio reduciendo los tiempos de recorrido.

- Operadores:
 - o Recibir los ingresos suficientes para cubrir a inversión, los costos de operación y su rentabilidad.
 - o Buscar que el precio del pasaje (tarifa) represente el costo de operación de cada uno de los subsistemas de transporte.
 - o Reducir la evasión del pago de la tarifa por parte de usuarios.
 - o Reducir los tiempos de abordaje del usuario, lo que lleva a la implementación de formas de pago diferentes al efectivo a bordo.

Definir además la política tarifaria del Distrito Metropolitano de Quito implica considerar al menos los siguientes componentes:

- a. Estrategia tarifaria, que se refiere al esquema de tarifas a aplicar, es decir, según qué concepto se va a cobrar a los usuarios por el uso del servicio: por el acceso (tarifa plana), por la distancia recorrida (tarifa por distancia o por zonas), o por las transferencias realizadas (tarifa por transferencias);
- b. Opciones de pago;
- c. Las características de los usuarios y las tarifas preferenciales según los preceptos de orden constitucional; y,

- d. Monto o nivel de la tarifa que el usuario paga por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

De otra parte y en relación al sistema de recaudo que se emplee, es necesario también definir los medios de pago aceptados y los mecanismos de control de acceso al Sistema Metropolitano de Transporte Público.

Para la definición de esta política tarifaria se consideran las características de cada uno de los subsistemas de transporte público que en la actualidad prestan el servicio y se encuentran en operación, así como la construcción de su estructura de costos para determinar la tarifa técnica referencial, que corresponde a la relación entre el costo total para la prestación del servicio y el número total de usuarios transportados, que permita cubrir los costos de inversión, operación y el retorno sobre la inversión de los operadores y agentes del sistema de transporte público. Se procede entonces a la revisión tarifaria de los Subsistemas de transporte que a la presente fecha se encuentran ya operativos:

- **Respecto al Subsistema de transporte colectivo en rutas y frecuencias: "Transporte Convencional".**

Conformado por los servicios intracantonal urbano, intracantonal combinado e intracantonal rural, se consideran los siguientes componentes incluidos en la estructura de costos:

- a. Costo del vehículo, el objetivo de este componente es remunerar la inversión como el monto requerido para la recuperación del costo de inversión por unidad vehicular.
- b. Combustible, costo energético que de acuerdo a la tipología del vehículo se estructura según tipo de combustible o fuente de energía empleada.
- c. Personal directo, conductores y ayudantes asociados a la flota en operación.
- d. Mantenimiento, considerando el costo de actividades de mantenimiento predictivo, preventivo y correctivo, que toma las siguientes clasificaciones: carrocería, mantenimiento eléctrico, mantenimiento mecánico, neumáticos, aceites y filtros.
- e. Seguros e impuestos, seguros que se incluyen de forma periódica: SPPAT, revisión técnica vehicular y título habilitante. Para los impuestos de operación privada se consideran además el Impuesto al Valor Agregado (IVA), participación de empleados en utilidades e impuesto a la renta.
- f. Personal indirecto, basado en una estructura de personal de administración para una organización con una flota de 50 vehículos del transporte convencional.
- g. Gastos de administración, que considera el pago de servicios públicos, seguridad, arrendamiento de instalaciones, entre otros.
- h. Rentabilidad del operador y costos de financiación.
- i. Costos del Sistema inteligente de transporte público de Quito (SITP-Q), que incluye el sistema de recaudo (SIR), sistema de apoyo a la explotación (SAE), e información al usuario (SIU); y, la remuneración del operador del SITP-Q.

Por su tipo de servicio, se deberá contar con una tarifa con cobro por transferencia para los servicios de transporte convencional urbano y una tarifa por distancia recorrida para las rutas en los ámbitos intracantonal rural e intracantonal combinado de este Subsistema.

- **Respecto al Subsistema de transporte colectivo de pasajeros en corredores viales exclusivos "Metrobús-Q".**

Compuesto actualmente por cinco corredores bajo la administración de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTPQ): Central Trolebús, Nororiental-Ecovía, Suroriental, Suroccidental y el corredor Central Norte; éste último concesionado en su operación a las Operadoras privadas. La estructura de costos se analizó para cada corredor en sus componentes troncal y de alimentación y para escenarios futuros de reconfiguración de la flota. Considerando las modificaciones en la flota de este subsistema y características de su operación, se estableció su estructura de costos operacionales que incluye:

- a. Vehículo, en cada caso, para la configuración de flota a aplicar se define una remuneración por tipología de vehículo (trolebús, articulado, biarticulado, y bus tipo) que depende de variables como la tecnología del vehículo, la antigüedad de la flota existente, los precios de reposición a nuevo, la vida útil, entre otros.
- b. Combustible o energía, de acuerdo a las características de los vehículos y su kilometraje recorrido se establece el costo del consumo energético por tipología, es decir galones de diésel o kwh para el caso de los trolebuses.
- c. Mantenimiento, preventivo y correctivo para cada tipología de vehículo, que toma las siguientes clasificaciones: carrocería, mantenimiento eléctrico, mantenimiento mecánico, neumáticos, y aceites y filtros.
- d. Sistema inteligente de transporte público de Quito (SITP-Q), que incluye el sistema de recaudo (SIR), sistema de apoyo a la explotación (SAE), e información al usuario (SIU).
- e. Personal directo e indirecto, que incluye para el personal directo el personal de conducción asociado a la flota, y para el personal indirecto el personal de administración y operación, considerando para ambos grupos las particularidades de la contratación de los sectores público y privado.
- f. Seguros e impuestos, que incluye las siguientes pólizas: equipo y maquinaria, vehículos auxiliares, incendio y líneas aliadas, equipo electrónico, robo y/o asalto/hurto, responsabilidad civil, fidelidad, dinero y valores, y transporte interno de valores. Gastos de administración, diferenciando los valores y rubros a incluir para la EPMTPQ y los operadores privados.

Para el análisis de esta estructura de costos, en cada uno de los Subsistemas que actualmente prestan el servicio a la ciudadanía, la Secretaría de Movilidad cuenta con un modelo de cálculo de tarifa técnica para la operación dentro del Distrito Metropolitano de Quito, que fue entregado como parte del estudio contratado en el marco del Convenio de Cooperación Técnica no reembolsable suscrito entre la CAF Banco de Desarrollo de América Latina y el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, que ha sido aplicado para la definición de las tarifas a ser cobradas al usuario por la prestación del servicio y que permitirá a la Municipalidad la actualización periódica

de la estructura de costos y la obtención de tarifas técnicas referenciales de forma asistida.

Adicionalmente, para la construcción de la tarifa técnica por viaje y la tarifa de usuario integrada se deberá tener en cuenta en primera instancia el cronograma de inicio de operación de la primera línea de transporte por Cable y de la primera línea del Metro de Quito, además de la implementación progresiva del Sistema Inteligente de Transporte Público de Quito (SITP-Q) en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ.

Con estos insumos y con el fin de evaluar además los resultados obtenidos desde la implementación del Plan de Fortalecimiento de la Calidad del Servicio de Transporte Público en el Distrito Metropolitano de Quito, creado mediante Resolución No. C057, de 21 de febrero de 2015, la Secretaría de Movilidad requirió establecer mecanismos de diálogo, involucrando los puntos de vista de los gestores del transporte público intracantonal urbano y rural, de la Municipalidad y principalmente de la ciudadanía, con la finalidad de definir líneas de acción para mejorar el servicio de transporte intracantonal urbano, intracantonal combinado y rural. Para el efecto se llevaron a cabo las mesas de trabajo con las siguientes temáticas:

1. Calidad de Servicio, cuyo insumo principal es la definición de una matriz de Indicadores de Calidad de cumplimiento obligatorio para las operadoras y operadores de transporte público, con los procedimientos de fiscalización pertinentes que permitan verificar su cumplimiento. Dentro de la misma, se conformó una Subcomisión Ambiental que se encargó de establecer propuestas que permitan mejorar la calidad de aire en el DMQ, y disminuir las emisiones contaminantes del transporte público intracantonal.
2. Análisis Financiero, que aplicando el modelo de cálculo para la tarifa técnica por prestación del servicio de transporte público de pasajeros del DMQ, ha definido los valores a ser cancelados por parte de los usuarios durante la prestación del servicio de transporte público de pasajeros dentro de los Subsistemas de Transporte Convencional y Metrobús-Q.
3. Participación Ciudadana, cuyo trabajo fue realizado con actores del ámbito rural y urbano, entablando diálogos que se desarrollaron en el marco de una discusión técnico-política, con críticas, aportes, sugerencias y propuestas desarrolladas por cada uno de los actores que participaron de las actividades.

Las mesas se desarrollaron entre el 24 de mayo de 2017 y el 16 de junio de 2017, con la presencia de los delegados de la Cámara de Transporte de Pasajeros del DMQ, representantes de la Comisión de Movilidad del Concejo Metropolitano, Secretaría de Movilidad, Secretaría del Ambiente, Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito y la Comunidad, para la debida socialización de las decisiones a ser adoptadas.

Con el análisis de costos operativos de los Subsistemas de Transporte Público de Pasajeros que a la presente fecha se encuentran brindando el servicio y con la debida socialización efectuado en la Comunidad, es indispensable que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cumpla con la normativa vigente establecida en la Constitución de la República (Art. 264, numeral 6), en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (Arts. 30.4 y 30.5), en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD (Art. 84), en la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito (Art. 2, numeral 2) y en la Resolución No. 006

del Consejo Nacional de Competencias, referente a la regulación y fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre público intracantonal.

Por tales consideraciones, le corresponde al Concejo Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito, conocer y aprobar el siguiente proyecto de Ordenanza Metropolitana por la cual se establece la Política Tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con las facultades que le atribuyen el artículo 8, numerales 1 y 6 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito; y, el artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD.

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CONSIDERANDO:

- Que**, el artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador en sus numerales 3 y 6, manifiesta que los gobiernos municipales tendrán, entre otras, las competencias exclusivas de *“Planificar, construir y mantener la viabilidad urbana;”* y *“Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”*;
- Que**, el artículo 266 de la Constitución establece que los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables, y en el ámbito de sus competencias y territorio y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas distritales”;
- Que**, la Constitución de la República establece en su artículo 47 que el Estado garantizará políticas de prevención de las discapacidades y, de manera conjunta con la sociedad y la familia, procurará la equiparación de oportunidades para las personas con discapacidad y su integración social, señalando en el numeral 3 ibídem que: *“Se reconoce a las personas con discapacidad, los derechos a: (...) 3. Rebajas en los servicios públicos y en servicios privados de transporte y espectáculos.”*
- Que**, la Constitución establece en su artículo 66 numeral 25 que se reconoce y garantiza a las personas: *“25. El derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato, así como a recibir información adecuada y veraz sobre su contenido y características.*
- Que**, el artículo 314 de la Constitución de la República determina que *“El Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad. El Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, y establecerá su control y regulación;”*
- Que**, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, COOTAD, en el literal b) de su artículo 54, prevé como función del gobierno descentralizado municipal el *“diseñar e implementar políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio, en el marco de sus competencias constitucionales y legales”*. En el artículo 55 literales e) y f) de la norma ibídem establecen como competencia exclusiva del gobierno autónomo descentralizado municipal, *“crear, modificar, exonerar o suprimir mediante ordenanzas, tasas, tarifas y contribuciones especiales de mejoras;”* y, *“planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción”*; en concordancia con lo previsto en el literal a) del artículo 57, que como atribución del concejo municipal prevé *“El ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado municipal, mediante la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones;”*

- Que,** el artículo 84 literal q) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, confiere a los Gobiernos de los Distritos Autónomos Metropolitanos, la competencia exclusiva para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre dentro de su circunscripción territorial;
- Que,** el artículo 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,** la LOTTTSV en el primer inciso de su artículo 30.4 señala que: *“Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar”;*
- Que,** los literales a), c) y h) del artículo 30.5 de la LOTTTSV establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán como competencias, entre otras, las de: *“a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal;” “c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector;” y, “h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector;”*
- Que,** de igual forma, la LOTTTSV establece en su artículo 48 que en el transporte terrestre, gozarán de atención preferente las personas con discapacidades, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niñas, niños y adolescentes, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de esta Ley. Se establecerá un sistema de tarifas diferenciadas en la transportación pública en beneficio de niñas, niños y adolescentes, personas con discapacidad, adultas y adultos mayores

de 65 años de edad. El reglamento a la presente Ley determina en su artículo 46 el procedimiento para la aplicación de tarifas;

Que, el artículo 65 de la LOTTTSV, señala que *“El servicio de transporte público comprende los siguientes ámbitos de operación: intracantonal, interprovincial, intraregional, intraprovincial e internacional”*; en armonía con lo dispuesto en el artículo 66 ibídem, que define al servicio de transporte público Intracantonal, como aquel que opera dentro de los límites cantonales y por ende le corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados la celebración de los contratos de operación correspondientes;

Que, el numeral 9 del artículo 80 de la Ley ibídem, señala que: *“Constituyen infracciones de transporte de primera clase, y serán sancionadas con multa de cuatro (4) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, las siguientes: (...) 9. No proporcionar a los usuarios los términos y condiciones de prestación del servicio establecido por la operadora (...);”*

Que, el artículo 201 de la mencionada Ley Orgánica 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, por otro lado, la Disposición Transitoria Octava de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) dispone que: *“Los municipios que actualmente ejerzan competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en virtud de procesos de descentralización, continuarán ejerciéndolas, sujetándose a las disposiciones de la Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización”*;

Que, el numeral 1 del artículo 60 del Reglamento a la LOTTTSV 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 46 del mismo cuerpo legal, señala que: *“Tendrán derecho a las tarifas preferenciales:*

1. Las personas con discapacidad que cuenten con el carné o registro del Consejo Nacional de Discapacidades, según el artículo 20 de la Ley sobre Discapacidades, pagarán una tarifa preferencial del 50% en el transporte terrestre, y el servicio prestado será en las mismas condiciones que los demás pasajeros que pagan tarifa completa.

2. Los estudiantes de los niveles básico y bachillerato que acrediten su condición mediante presentación del carné estudiantil otorgado por el Ministerio de Educación, pagarán una tarifa preferencial del 50% bajo las siguientes condiciones:

a) *Que el servicio lo utilicen durante el periodo o duración del año escolar.*
b) *Que lo utilicen de lunes a viernes.*

c) *Los días sábados, por situaciones especiales como desfiles cívicos, participaciones comunitarias, eventos académicos, culturales y deportivos estudiantiles, pagarán una tarifa preferencial del 50% en el transporte terrestre.*

3. *Las niñas, niños y adolescentes, pagarán una tarifa del 50%. Los niños, niñas y adolescentes hasta los 16 años de edad no estarán en la obligación de presentar ningún documento que acredite su edad. Los adolescentes estudiantes desde los 16 años de edad en adelante accederán a la tarifa preferencial mediante la presentación de su cédula de identidad.*

4. *Las personas mayores de 65 años que acrediten su condición mediante la presentación de la cédula de ciudadanía o documento que lo habilite como tal, pagarán una tarifa preferencial del 50% en todo el transporte terrestre.*

En todos los casos, el servicio prestado será en las mismas condiciones que los demás pasajeros que pagan tarifa completa”.

Que, el 26 de abril de 2012 el Consejo Nacional de Competencias emite por disposición constitucional la Resolución No. 006-CNC-2012, en la cual se ratifica que los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales tendrán a su cargo la planificación, regulación y control de tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en los términos establecidos en la referida resolución y de conformidad a los modelos de gestión;

Que, el artículo 17 numeral 7 de la referida Resolución señala que en el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados municipales, al amparo de la regulación nacional, emitir normativa técnica local para entre otras, *“Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre en sus diferentes modalidades de servicio de acuerdo a la política tarifaria nacional emitida por el ministerio rector”;*

Que, el Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución No. 003-CNC-2014 Aclaratoria de la Resolución No. 006-CNC-2012, de 22 de septiembre de 2014, dispone en el artículo 1: *“Se ratifica que la competencia de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro del territorio cantonal a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, fue transferida de manera obligatoria y definitiva, contemplando modelos de gestión diferenciados y cronogramas de implementación, (...) por tanto, la competencia no puede ser devuelta ni rechazada por ningún gobierno autónomo descentralizado municipal.”;*

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

Que, mediante Resolución N° 001-DIR-2003-CNTTT de 22 de enero de 2003, el ex Consejo Nacional de Tránsito fijó los valores de las tarifas de transporte público

en sus diferentes modalidades, cuyo valor a pagar por la prestación del servicio de transporte urbano a nivel nacional fue establecido en veinticinco (0,25) centavos de dólar de los Estado Unidos de América por pasajero, disponiendo además el cumplimiento obligatorio de la media tarifa para pasajeros de la tercera edad, personas con discapacidad y estudiantes de niveles primario y secundario, rubros que no han sido revisados ni actualizados por el Gobierno Nacional hasta la presente fecha;

Que, la Ordenanza Metropolitana 0194 de fecha 13 de marzo de 2012, establece en su artículo 1, que: *“El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros constituye 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, en condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad y calidad dentro de su territorio(...)”*;

Que, el numeral 2 del artículo 5 de la referida Ordenanza, señala que el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros se organiza en cuatro subsistemas, el subsistema de transporte masivo de pasajeros denominado “Metro de Quito”, el subsistema de transporte colectivo de pasajeros en corredores viales exclusivos denominado “Metrobús-Q”; Subsistema de transporte colectivo en rutas y frecuencias, denominado “Transporte Convencional”; y, el Subsistema de transporte público de pasajeros por cable, denominado “Quito Cables”, éste último incorporado mediante Ordenanza Metropolitana No. 060 sancionada el 07 de mayo del 2015.”;

Que, la Ordenanza Metropolitana No. 194 ibídem, establece el régimen jurídico del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, en la cual se determina el Principio de atención prioritaria al usuario, cuyo numeral 1 del artículo 6 señala: *“El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros tiene como objetivo esencial la prestación de un servicio de óptima calidad al usuario; en tal virtud, las actuaciones públicas o privadas deberán enfocarse hacia el cumplimiento de este objetivo, con preferencia a cualquier otro tipo de interés legítimo de los y las Participantes del Sistema”*; en concordancia con el numeral 4 del artículo ibídem que determina: *“(...) El Administrador del Sistema es competente para, a través de la adopción de instrumentos de planificación y técnicos y, en lo que fuera competencia del Distrito Metropolitano de Quito, introducir medidas económicas y técnicas, administrativas y operativas, que contribuyan a la atención prioritaria de grupos vulnerables, con ocasión de la prestación del servicio de transporte público de pasajeros;”*

Que, el artículo 11 numeral 1 de la Ordenanza Metropolitana 194 citada, señala que en el marco del ordenamiento jurídico nacional y metropolitano y en consulta con la máxima autoridad administrativa del Distrito Metropolitano de Quito, y los restantes Participantes del Sistema, 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 12 ibídem señala además que es competencia de la Secretaría responsable de la Movilidad la evaluación del cumplimiento de las políticas y normativa, que se hubieren fijado para el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, sin perjuicio de su función de supervisión programática de la gestión en materia de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito;

Que, mediante Oficio No. SM-876/2017 de 20 de junio de 2017, la Secretaría de Movilidad recomienda establecer la política tarifaria a ser aplicada en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ, con los principios, objetivos y estructura tarifaria que los órganos y entidades metropolitanas deberán observar dentro de cada Subsistema; además de los parámetros que garanticen un servicio de transporte público confiable, seguro y de calidad;

Que, es necesario que en uso de las atribuciones legales y reglamentarias otorgadas al Distrito Metropolitano de Quito, en materia de transporte terrestre, se establezca la política tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, además de los indicadores para el fortalecimiento de la calidad del servicio, a ser fiscalizados por parte de la Autoridad, durante la prestación del mismo;

Que, a través de Ordenanza Metropolitana 0201 de 08 de febrero de 2018, se establece la política tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito y su artículo 1, señala: "*Objeto, Establecer la política tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito y los mecanismos para garantizar y fortalecer la confiabilidad, seguridad y calidad del servicio público de transporte terrestre del DMQ, en beneficio de los usuarios del mismo*";

Que, el artículo 5 de la mencionada Ordenanza Metropolitana 0201, dice: "De la Estructura Tarifada.- 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, conforme los principios, objetivos y conceptos contenidos en los ad-Mulos siguientes, cuya aplicación será obligatoria por parte de los operadores que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

Que, el artículo 8 ibídem señala: "*Esquema de tarifas.- Los tipos de tarifa que podrán ser aplicadas dentro del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del DMQ responderán a las características operacionales de cada uno de los Subsistemas que lo componen y a los principios de equidad, accesibilidad, sostenibilidad y bienestar social, brindando facilidad de uso a los usuarios. Para cada uno de los Subsistemas de Transporte Público de Pasajeros, se especificará el tipo de tarifa conforme el siguiente esquema:*

a. Tarifa plana o única

b. Tarifa variable por distancia de recorrido

c. *Tarifa variable por etapas o transferencias*

d. *Tarifa por zona*

El Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros implementará herramientas técnicas que promuevan la integración modal y tarifada en el Distrito Metropolitano de Quito, las mismas que serán de cumplimiento obligatorio para los actores y entidades que forman parte de cada uno de los Subsistemas de Transporte, en el ámbito de sus competencias”;

Que, el artículo 10 de la misma Ordenanza, menciona: *“Tarifa técnica.- Previa la fijación por parte del Concejo Metropolitano, de las tarifas que el usuario deberá pagar por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, el Administrador del Sistema, acorde a la política tarifaria definida, ejecutará los procesos de actualización y revisión de 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 5 de la presente ordenanza, a partir de un modelo de negocio basado en la optimización de costos en las operaciones por la incorporación de las ventajas que genera la economía de escala y las prácticas corporativas en la gestión de las obligaciones legales y contractuales.*

La estructura de costos para el cálculo de la tarifa técnica, deberá ser actualizada periódicamente con la información suministrada por los operadores, órganos y entidades metropolitanas, en función de las características del servicio y los objetivos de cada Subsistema de transporte”,

Que, a través de oficio No. SM-SD-2018-1402 de 02 de agosto de 2018, la Secretaría de Movilidad, remite el informe técnico No. SM-DPPM-085/2018 V2, que trata acerca de la propuesta de estructura tarifaria para el transporte público del DMQ; y,

En ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 8, numeral 1 y 6 de la Ley de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito; y, artículos 322, 57, literal a) artículos 87, literal a) del Código Orgánico de Organización, Autonomía y Descentralización.

EXPIDE LA SIGUIENTE:

ORDENANZA METROPOLITANA QUE ESTABLECE EL PROCESO DE MEJORAMIENTO CONTINUO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

TÍTULO I GENERALIDADES

Artículo 1.- Objeto: Establecer la definición de las fases del proceso de mejoramiento del transporte público en el DMQ y los mecanismos para garantizar y fortalecer la confiabilidad, seguridad y calidad del servicio de transporte público en beneficio de los usuarios del mismo.

Artículo 2.- Ámbito: Las disposiciones contenidas en la presente Ordenanza son de cumplimiento obligatorio por parte de los órganos y entidades metropolitanas que

forman parte del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros y de cada Subsistema que lo conforma, en el ámbito de sus competencias. Se sujetarán también a las disposiciones de la presente Ordenanza los usuarios del servicio de transporte público, las Operadoras autorizadas y su respectivo personal administrativo y operativo, en los ámbitos intracantonal urbano, intracantonal rural e intracantonal combinado del Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo 3.- Definiciones: Para efectos de aplicación de la presente Ordenanza, se observarán las siguientes definiciones:

- a) **Índices operacionales.-** Parámetros del servicio de transporte que determinan las rutas, frecuencias, intervalos, apertura y cierre de operación, así como flota vehicular.
- b) **Operador/Operadora.-** Persona jurídica, que habiendo cumplido con todos los requisitos exigidos en la Ley, Reglamentos y demás normativa aplicable, haya obtenido legalmente el título habilitante para prestar el servicio de transporte terrestre público de pasajeros.
- c) **Pasajero/Usuario.-** Persona que utiliza un medio de transporte público para movilizarse de un lugar a otro, sin ser el conductor.
- d) **Política tarifaria.-** Conjunto de principios, objetivos y restricciones que atiende el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en la definición de la estrategia tarifaria y la fijación de tarifas; así como los mecanismos y procedimientos asociados al recaudo de la tarifa al usuario.
- e) **Rutas.-** Recorrido legalmente autorizado a la transportación pública, considerando origen y destino.
- f) **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), en las condiciones técnicas y operativas que la normativa establece.
- g) **Servicio Nocturno:** Aquel que se presta en los corredores del Subsistema de Transporte Público Metrobús Q, en horario comprendido desde las 22h30 hasta las 05h00 del día siguiente.
- h) **Servicio expreso:** Aquel que se presta en los corredores del Subsistema de Transporte Público Metrobús Q y que no realiza paradas intermedias, para el embarque y desembarque utiliza un sitio adecuado diferente al de los servicios normales.
- i) **Tarifa.-** Rubro o precio que por el servicio de transporte público de pasajeros paga el usuario.
- j) **Tarifa técnica.-** 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.
- k) **Tarifa plana o única:** Rubro o precio fijo por viaje realizado. Su empleo puede limitarse a una ruta, un Subsistema o a una red completa de transporte público.
- l) **Tarifa variable por distancia de recorrido:** 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.

- m) **Tarifa variable por etapas o transferencias:** 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. Esta tarifa implica la integración tarifaria de los diferentes Subsistemas.
- n) **Tarifa por zona.-** Rubro o precio basado en el cobro por zonas, dividiendo la ciudad en zonas y realizando el cobro de acuerdo al número de zonas transitadas por el viajero.

Artículo 4.- Competencia: Es competencia del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en el ejercicio de su autonomía, definir un proceso de mejoramiento en el transporte público en el DM y establecer los mecanismos que considere necesarios para el cumplimiento de las normas del ordenamiento jurídico nacional y local vigente.

TÍTULO II FIJACIÓN DE TARIFAS

CAPÍTULO I DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE CONVENCIONAL

Artículo 5.- Tarifa intracantonal urbana: Por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros convencional, en el ámbito intracantonal urbano del Distrito Metropolitano de Quito, los usuarios deberán cancelar la siguiente tarifa plana:

Subsistema	Tarifas
Convencional Intracantonal Urbano	\$ 0,30

Las tarifas son fijadas en dólares de los Estados Unidos de América y no incluye valores por transbordos o transferencia.

Artículo 6.- Tarifa preferencial intracantonal urbana: La tarifa preferencial en todo el Distrito Metropolitano de Quito, será:

- a. Las personas con discapacidad pagarán una tarifa preferencial de diez centavos de dólar de los Estados Unidos de América (\$0,10).
- b. En los términos que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de aplicación; los estudiantes de niveles básico y bachillerato; Niñas, niños y adolescentes; y, las personas mayores de 65 años, pagarán una tarifa preferencial de 50% de la tarifa establecida en el artículo precedente, lo cual es quince centavos de dólar de los Estados Unidos de América (\$0,15).

Artículo 7.- Tarifa intracantonal rural y combinada: Por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, en el ámbito intracantonal rural e intracantonal combinado del Distrito Metropolitano de Quito, los usuarios deberán cancelar tarifas variables por distancia de recorrido, conforme el siguiente detalle:

RUTAS	TRAMOS	Tarifas	
Marín - Conocoto-La Salle - Amaguaña	Marín - Conocoto-La Salle - Amaguaña	\$ 0,52	
	Marín - Conocoto	\$ 0,34	
	Marín - Cuarteles	\$ 0,36	
	Marín - Yanahuaico	\$ 0,42	
Marín-San Pedro de Taboada-Cuarteles	Marín-San Pedro de Taboada-Cuarteles	\$ 0,50	
	Marín - San Pedro	\$ 0,42	
	Marín - La Paz	\$ 0,36	
Marín-Hospital INFA-Ontaneda Alta	San Juan-Conocoto-Autopista-Marín	\$ 0,42	
	Conocoto-Autopista-Marín	\$ 0,34	
	Ontaneda-Conocoto-Puengasí-Marín	\$ 0,48	
	Conocoto-Puengasí-Marín	\$ 0,34	
	Administración Zonal Los Chillos -Marín	\$ 0,42	
	Conocoto-Marín	\$ 0,34	
	Dean Bajo-6 de junio-Conocoto - Armenia - El Girón	Dean Bajo-6 de junio-Conocoto - Armenia - El Girón	\$ 0,48
	6 de junio-Conocoto - Armenia - El Girón	\$ 0,48	
	Armenia - El Girón	\$ 0,42	
	El Girón - La Merced	El Girón - La Merced	\$ 0,58
	Alangasí - El Girón	\$ 0,50	
	Tingo - El Triángulo	\$ 0,42	
	Autopista Rumiñahui- El Girón	\$ 0,36	
	Marín - La Merced	Marín - Puente 2	\$ 0,30
	Marín - Puentes 3 al 9	\$ 0,34	
	Marín - San Rafael - Triángulo	\$ 0,34	
	Marín - La Recta	\$ 0,34	
	Marín - El Tingo	\$ 0,34	
	Marín - Angamarca	\$ 0,34	
	Marín - Alangasí	\$ 0,42	
	Marín - la Merced	\$ 0,48	
	La Merced - Puentes 7 al 3	\$ 0,39	
	La Merced - Triángulo /Puente 8	\$ 0,30	
	Praderas - La Merced	\$ 0,34	
	Praderas - Alangasi hasta el Puente 8	\$ 0,42	
	Praderas - Puentes 7 al 3	\$ 0,48	
	Praderas - Puente 2	\$ 0,60	
	Ilaló - La Merced	\$ 0,30	
	Ilaló - El Tingo hasta el Puente 8	\$ 0,34	
	Ilaló - Puentes 7 al 3	\$ 0,39	
	Ilaló - Puente 2	\$ 0,57	

	La Merced - Puente 2	\$ 0,48
	Alangasí - Puentes 7 al 3	\$ 0,34
Marín - Las Palmeras	Palmeras – Alangasí	\$ 0,30
	Palmeras - El Tingo hasta el Puente 8	\$ 0,34
	Palmeras - Puentes 7 al 3	\$ 0,48
	Palmeras - Puente 2	\$ 0,57
	La Cocha - El Triángulo Puente 8	\$ 0,30
	La Cocha - Puentes 7 al 3	\$ 0,34
	La Cocha - Puente 2	\$ 0,48
	Ushimana - San Carlos - Triángulo Puente 8	\$ 0,30
	Ushimana - San Carlos - Puentes 7 al 3	\$ 0,34
	Ushimana-San Carlos - Puente 2	\$ 0,42
Marín - El Nacional	Nacional - Puente 2 Marín	\$ 0,60
	Nacional - Guangopolo	\$ 0,30
	Nacional - El Tingo hasta el puente 8	\$ 0,36
	Nacional - Puentes 7 al 3	\$ 0,48
	Guangopolo – Marín	\$ 0,51
	Guangopolo - Puentes 7 al 3	\$ 0,34
Marín - Pintag - San Alfonso	Playón - Puente 2	\$ 0,30
	Playón - Puente 3 al 9	\$ 0,30
	Playón – Triángulo	\$ 0,30
	Playón – ESPE	\$ 0,36
	Playón - Cashapamba	\$ 0,42
	Playón – Rosario	\$ 0,54
	Playón - Pintag-San Alfonso	\$ 0,54
San Alfonso - Pintag - Marín	Pintag – Rosario	\$ 0,30
	Pintag - Cashapamba	\$ 0,36
	Pintag – ESPE	\$ 0,36
	Píntag – Triángulo	\$ 0,36
	Píntag - Puente 9 al 3	\$ 0,42
	San Alfonso - Pintag - Playón	\$ 0,54
QUINCHE	Iguñaro	\$ 0,30
	Checa	\$ 0,30
	Yaruquí	\$ 0,42
	Pifo	\$ 0,57
	Tumbaco	\$ 0,72
	Cumbayá	\$ 0,84
	Miravalle	\$ 0,90
	Quito	\$ 1,14

	La Esperanza	\$ 0,30
	Ascasubi	\$ 0,30
	Caldera	\$ 0,30
	Monteserrín	\$ 0,30
	Cusubamba	\$ 0,36
	Oton	\$ 0,60
	La Victoria	\$ 0,30
	Sta. Mónica	\$ 0,30
	Bello Horizonte	\$ 0,36
IGUIÑARO	Checa	\$ 0,30
	Yaruquí	\$ 0,30
	Pifo	\$ 0,42
	Puembo	\$ 0,42
	Tumbaco	\$ 0,57
	Cumbayá	\$ 0,66
	Quito	\$ 1,02
CHECA	Yaruquí	\$ 0,30
	Pifo	\$ 0,42
	Puembo	\$ 0,42
	Tumbaco	\$ 0,57
	Cumbayá	\$ 0,66
	Miravalle	\$ 0,78
	Quito	\$ 0,93
YARUQUI	Pifo	\$ 0,30
	Puembo	\$ 0,30
	Tumbaco	\$ 0,42
	Cumbayá	\$ 0,50
	Miravalle	\$ 0,57
	Quito	\$ 0,81
PIFO	Puembo	\$ 0,30
	Tumbaco	\$ 0,30
	Cumbayá	\$ 0,36
	Miravalle	\$ 0,50
	Quito	\$ 0,66
PUEMBO	Tumbaco	\$ 0,30
	Cumbaya	\$ 0,36
	Miravalle	\$ 0,50
	Quito	\$ 0,66
TUMBACO	Cumbayá	\$ 0,30
	Miravalle	\$ 0,30
	Quito	\$ 0,45

CUMBAYA	Miravalle	\$ 0,30
	Quito	\$ 0,34
MIRAVALLE	Quito	\$ 0,30
TANDA	Quito	\$ 0,36
COMUNA	Quito	\$ 0,45
CUSUBAMBA	Monteserrin	\$ 0,30
	Caldera	\$ 0,30
	Ascasubí	\$ 0,30
	La Esperanza	\$ 0,30
	Quinche	\$ 0,36
	Quito - Guayllabamba	\$ 0,66
	Quito - Cocotog	\$ 0,42
	Floresta - Cumbayá	\$ 0,30
Ofelia - Calacali	Ofelia - Calacali	\$ 0,65
	Cotocollao - Calacali	\$ 0,50
	Pomasqui - Calacali	\$ 0,36
	San Antonio - Calacali	\$ 0,30
Ofelia- La Pampa	Ofelia- La Pampa	\$ 0,48
	Cotocollao - La Pampa	\$ 0,42
	Pomasqui - La Pampa	\$ 0,30
Ofelia- Pomasqui	Ofelia- Pomasqui	\$ 0,36
	Cotocollao - Pomasqui	\$ 0,30
Ofelia - San Antonio	Ofelia - San Antonio	\$ 0,48
	Cotocollao - San Antonio	\$ 0,42
	Pomasqui - San Antonio	\$ 0,30
Caspigasi-Miraflores-Panecillo		\$ 0,58
	Caspigasi - San Carlos	\$ 0,50
	Caspigasi - Pomasqui	\$ 0,36
	Caspigasi - San Antonio	\$ 0,30
	San Antonio - San Carlos	\$ 0,42
	Miraflores - Condado	\$ 0,30
	Miraflores - Pomasqui	\$ 0,36
	Miraflores - San Antonio	0,48

ORIGEN / DESTINO		TARIFA
El Quinche	Quito	\$ 1,14
La Esperanza	Quito	\$ 1,14
Ascázubi	Quito	\$ 1,02
Cusubamba	Quito	\$ 0,84
Los Pinos	Quito	\$ 0,84
La Victoria	Quito	\$ 0,66

Guayllabamba	Quito	\$ 0,66
San Miguel	Quito	\$ 0,42
Calderón	Quito	\$ 0,30
Carapungo	Quito	\$ 0,30
Carcelén	Quito	\$ 0,30
El Quinche	Carapungo	\$ 1,02
La Esperanza	Carapungo	\$ 1,02
Ascázubi	Carapungo	\$ 0,90
Cusubamba	Carapungo	\$ 0,78
Los Pinos	Carapungo	\$ 0,78
La Victoria	Carapungo	\$ 0,60
Guayllabamba	Carapungo	\$ 0,60
Collas	Carapungo	\$ 0,42
San Miguel	Carapungo	\$ 0,30
Calderón	Carapungo	\$ 0,30
Quito	Carapungo	\$ 0,30
El Quinche	Guayllabamba	\$ 0,48
La Esperanza	Guayllabamba	\$ 0,42
Ascázubi	Guayllabamba	\$ 0,42
Cusubamba	Guayllabamba	\$ 0,36
La Victoria	Guayllabamba	\$ 0,30
Calderón	Guayllabamba	\$ 0,54
Guayllabamba	El Quinche	\$ 0,48
La Victoria	El Quinche	\$ 0,48
Cusubamba	El Quinche	\$ 0,36
Monteserrín	El Quinche	\$ 0,30
Ascazubi	El Quinche	\$ 0,30
La Esperanza	El Quinche	\$ 0,30
El Quinche	Río Coca	\$ 1,14
Cusubamba	Río Coca	\$ 0,90
Guayllabamba	Río Coca	\$ 0,90
Peaje	Río Coca	\$ 0,60
San Miguel	Río Coca	\$ 0,60
Calderón	Río Coca	\$ 0,36

RUTA INTRACANTONAL COMBINADA SERVICIO ESPECIAL AL AEROPUERTO DE QUITO DESDE EL TERMINAL TERRESTRE CARCELÉN		
Terminal Terrestre Carcelén	Luis Vaccari (Ingreso a Carapungo)	\$ 0,50
Terminal Terrestre Carcelén	Calle Guarderas (Ingreso a Calderón)	\$ 0,75
Terminal Terrestre Carcelén	San Miguel del Común	\$ 1,00

Terminal Terrestre Carcelén	Oyacoto (Peaje)	\$ 1,25
Terminal Terrestre Carcelén	Vía a Collas	\$ 1,50
Terminal Terrestre Carcelén	Terminal NAIQ	\$ 2,00

RUTA INTRACANTONAL COMBINADA SERVICIO ESPECIAL AL AEROPUERTO DE QUITO DESDE LA ESTACIÓN MICROREGIONAL RÍO COCA		
Río Coca	Cumbayá	\$ 0,50
Río Coca	Tumbaco	\$ 0,75
Río Coca	La Y de Puenbo	\$ 1,00
Río Coca	Pifo	\$ 1,25
Río Coca	Tababela	\$ 1,50
Río Coca	Aeropuerto	\$ 2,00
Cumbayá	Tumbaco	\$ 0,50
Cumbayá	La Y de Puenbo	\$ 0,75
Cumbayá	Pifo	\$ 1,00
Cumbayá	Tababela	\$ 1,25
Cumbayá	Aeropuerto	\$ 1,50
Tumbaco	La y de puenbo	\$ 0,50
Tumbaco	Pifo	\$ 0,75
Tumbaco	Tababela	\$ 1,00
Tumbaco	Aeropuerto	\$ 1,25
La Y de Puenbo	Pifo	\$ 0,50
La Y de Puenbo	Tababela	\$ 0,75
La Y de Puenbo	Aeropuerto	\$ 1,00
Pifo	Tababela	\$ 0,50
Pifo	Aeropuerto	\$ 0,75
Tababela	Aeropuerto	\$ 0,50

RUTA INTRACANTONAL COMBINADA SERVICIO ESPECIAL AL AEROPUERTO DE QUITO DESDE LA TERMINAL TERRESTRE QUITUMBE		
Terminal Terrestre Quitumbe	Quicentro Sur	\$ 0,25
Terminal Terrestre Quitumbe	Puente de Guajaló	\$ 0,25
Terminal Terrestre Quitumbe	Puengasí	\$ 0,50
Terminal Terrestre Quitumbe	Gral. Rumiñahui	\$ 0,50
Terminal Terrestre Quitumbe	Cumbayá	\$ 0,50
Terminal Terrestre Quitumbe	Tumbaco	\$ 1,00
Terminal Terrestre Quitumbe	Y de Puenbo	\$ 1,00
Terminal Terrestre Quitumbe	Pifo	\$ 1,25
Terminal Terrestre Quitumbe	Tababela	\$ 1,50
Terminal Terrestre Quitumbe	Aeropuerto	\$ 2,00
Quicentro Sur	Puente de Guajaló	\$ 0,25
Quicentro Sur	Puengasí	\$ 0,50

Quicentro Sur	Gral. Rumiñahui	\$ 0,50
Quicentro Sur	Cumbayá	\$ 0,50
Quicentro Sur	Tumbaco	\$ 1,00
Quicentro Sur	Y de Puenbo	\$ 1,00
Quicentro Sur	Pifo	\$ 1,25
Quicentro Sur	Tababela	\$ 1,50
Quicentro Sur	Aeropuerto	\$ 2,00
Puente de Guajaló	Puengasí	\$ 0,50
Puente de Guajaló	Gral. Rumiñahui	\$ 0,50
Puente de Guajaló	Cumbayá	\$ 0,50
Puente de Guajaló	Tumbaco	\$ 1,00
Puente de Guajaló	Y de Puenbo	\$ 1,00
Puente de Guajaló	Pifo	\$ 1,25
Puente de Guajaló	Tababela	\$ 1,50
Puente de Guajaló	Aeropuerto	\$ 2,00
Puengasí	Gral. Rumiñahui	\$ 0,50
Puengasí	Cumbayá	\$ 0,50
Puengasí	Tumbaco	\$ 1,00
Puengasí	Y de Puenbo	\$ 1,00
Puengasí	Pifo	\$ 1,25
Puengasí	Tababela	\$ 1,50
Puengasí	Aeropuerto	\$ 2,00
Gral. Rumiñahui	Cumbayá	\$ 0,50
Gral. Rumiñahui	Tumbaco	\$ 1,00
Gral. Rumiñahui	Y de Puenbo	\$ 1,00
Gral. Rumiñahui	Pifo	\$ 1,25
Gral. Rumiñahui	Tababela	\$ 1,50
Gral. Rumiñahui	Aeropuerto	\$ 2,00
Cumbayá	Tumbaco	\$ 0,50
Cumbayá	Y de Puenbo	\$ 0,75
Cumbayá	Pifo	\$ 1,00
Cumbayá	Tababela	\$ 1,25
Cumbayá	Aeropuerto	\$ 1,50
Tumbaco	Y de Puenbo	\$ 0,50
Tumbaco	Pifo	\$ 0,75
Tumbaco	Tababela	\$ 1,00
Tumbaco	Aeropuerto	\$ 1,25
Y de Puenbo	Pifo	\$ 0,50
Y de Puenbo	Tababela	\$ 0,75
Y de Puenbo	Aeropuerto	\$ 1,00
Pifo	Tababela	\$ 0,50
Pifo	Aeropuerto	\$ 0,75
Tababela	Aeropuerto	\$ 0,50

Las tarifas son fijadas en dólares de los Estados Unidos de América y no incluye valores por transbordos o transferencia.

Para el caso de los recorridos intermedios, es decir, aquellos tramos internos comprendidos dentro de una ruta y que no son detallados en el cuadro precedente, se establece una tarifa por la prestación del servicio de treinta (0,30) centavos de los Estados Unidos de América.

Artículo 8.- Tarifa preferencial intracantonal rural y combinada: La tarifa preferencial se aplicará en todo el servicio de transporte público intracantonal rural e intercantonal combinado del Sistema Integrado de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito.

Los usuario determinados en el artículo precedente, pagarán una tarifa preferencial de 50% de las tarifas establecidas.

Artículo 9.- Control en el cobro.- Es responsabilidad del Administrador del Sistema y de las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio, velar por el cumplimiento en el cobro de las tarifas fijadas en los artículos precedentes, para lo cual se publicará de manera clara, visible y completa dentro de las unidades vehiculares autorizadas, los precios que por la prestación del servicio de transporte, el usuario deberá cancelar dentro del Subsistema de Transporte Convencional en sus respectivas rutas.

CAPÍTULO II DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE METROBUS Q

Artículo 10.- Fijación de tarifa: Por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros ofertado dentro del Subsistema de Transporte Metrobús-Q, con sus troncales y alimentadores (urbanos y combinados), los usuarios deberán cancelar:

- a. **En las rutas intracantonales urbanas, troncales y alimentadoras, las siguientes tarifas planas:**

Servicios	Tarifas*
Regulares	\$ 0,30
Expresos	\$ 0,60
Nocturnos	\$ 0,60

*Las tarifas son integradas, fijadas en dólares de los Estados Unidos de América e incluye valores por transbordos o transferencia.

*Tramos cuyo valor tarifario corresponde a la diferencia que el usuario cancela por su transbordo entre el Subsistema de Transporte Metrobús-Q (Terminal) y la ruta intracantonal urbana combinada de destino.

Artículo 11.- Tarifa preferencial Metrobús-Q: La tarifa preferencial se aplicará en todo el Subsistema de transporte colectivo en corredores viales exclusivos Metrobús-Q, incluyendo sus troncales y alimentadores, presentando obligatoriamente los documentos que justifiquen o acrediten su condición y bajo las siguientes consideraciones:

- a. Las personas con discapacidad pagarán una tarifa preferencial de diez centavos de dólar de los Estados Unidos de América (0,10).
- b. En los términos que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de aplicación; los estudiantes de niveles básico y bachillerato; Niñas, niños y adolescentes; y, las personas mayores de 65 años, pagarán una tarifa preferencial de 50% de la tarifa establecida en el artículo precedente, lo cual es quince centavos de dólar de los Estados Unidos de América (\$0,15).
- c. Las personas con discapacidad visual del 100% tendrán acceso gratuito al Subsistema.

Artículo 12.- Control en el cobro.- Es responsabilidad del Administrador del Sistema y de quien administra el Subsistema de Transporte Metrobús-Q, velar por el cumplimiento en el cobro de las tarifas fijadas en los artículos precedentes, para lo cual se publicará de manera clara, visible y completa en los terminales y estaciones, los precios que por la prestación del servicio de transporte el usuario deberá cancelar en las rutas troncales y alimentadoras respectivas.

DISPOSICIONES GENERALES

Primera: Los valores fijados por concepto de tarifa en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros son de observancia obligatoria y de fiel cumplimiento por parte de las y los usuarios del servicio, y, las Operadoras con su respectivo personal administrativo y operativo, autorizadas a la prestación del servicio de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito.

La inobservancia de las tarifas fijadas acarrea la imposición de las sanciones previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el Código Integral Penal y/o el Contrato de Operación respectivo.

Segunda: Para la alcanzar la confiabilidad, seguridad y calidad en el servicio de transporte público de pasajeros, se deberá observar lo estrictamente estipulado en la Ordenanza Metropolitana 0201, sancionada el 08 de febrero de 2018.

Tercera: Para la ejecución de las siguientes fases de implementación de la estructura tarifaria en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, el Concejo Metropolitano, solicitará al Administrador del Sistema, el cumplimiento de los parámetros de calidad y demás aspectos de cálculo, expuestos a través del informe entregado por la Secretaría de Movilidad, mismo que se encuentra como Anexo I a la presente Ordenanza Metropolitana.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera: En el plazo de noventa (90) días, la Secretaría de Movilidad entregará el nuevo modelo de gestión para el servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito, al cual deberá acogerse todas las operadoras de los subsistemas del transporte público.

DISPOSICIÓN FINAL

La presente Ordenanza entrará en vigencia a partir de su sanción sin perjuicio de su publicación.

Dado y firmado en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano de Quito.