

Resolución No: C- **221**  
Quito D.M., 20 AGO, 2017  
GDOC: 2018-124286

Señores  
**ALCALDÍA METROPOLITANA**  
**CONCEJALAS Y CONCEJALES METROPOLITANOS**  
**PROCURADURÍA METROPOLITANA**  
**SECRETARÍA DE MOVILIDAD**  
Presentes.-

De mi consideración:

El Concejo Metropolitano de Quito, en sesión pública extraordinaria realizada el lunes 20 de agosto de 2018, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 87, literal d), y 323 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, **RESOLVIÓ:** no dar por conocido en primer debate el proyecto de Ordenanza Metropolitana que establece la Estructura Tarifaria para el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, y devolver el expediente a la Comisión de Movilidad, a fin de que se realice un nuevo análisis del mismo previo a continuar con el procedimiento correspondiente.

Particular que comunico para los fines pertinentes.

Atentamente,

  
Abg. Diego Cevallos Salgado

**SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	Diego Cevallos Salgado	SGC	20/08/2018	

Ejemplar 1: Destinatarios  
Ejemplar 2: Auxiliar numérico  
Ejemplar 3: Secretaría General del Concejo

**COMISIÓN DE MOVILIDAD  
-EJE TERRITORIAL-**

ORDENANZA	FECHA	SUMILLA
PRIMER DEBATE:		
SEGUNDO DEBATE:		
OBSERVACIONES: <i>SE DEVUELVE A COMISIÓN 70/03/2019</i>		

Señor Alcalde, para su conocimiento y del Concejo Metropolitano de Quito, remitimos el siguiente informe emitido por la Comisión de Movilidad, con las siguientes consideraciones:

**1. ANTECEDENTES:**

1.1. Mediante oficio No. A 0280 de 14 de agosto de 2018, el Dr. Mauricio Rodas Espinel, Alcalde Metropolitano indica que el proyecto de Ordenanza Metropolitana que establece la Estructura Tarifaria para el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, proyecto preparado por la Secretaría de Movilidad, corresponde a iniciativa del Ejecutivo Metropolitano.

1.2. Con oficio No. SG-2573 de 14 de agosto de 2018, el Secretario General del Concejo Metropolitano realiza la revisión de requisitos formales del referido proyecto normativo, mismo que es calificado y remitido a la Comisión competente para su conocimiento y dictamen.

1.1. La Comisión de Movilidad, en sesión extraordinaria de 16 de agosto del 2018, conoció el proyecto normativo en referencia.

**2. INFORME TÉCNICO:**

Mediante oficio No. SM-SD-2018-1483 de 15 de agosto de 2018, el Ing. Alfredo León Banderas, Secretario de Movilidad, remite el proyecto de Ordenanza Metropolitana que establece la Estructura Tarifaria para el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito acompañado del informe Técnico No. SM-DPPM-090/2018, referente al cumplimiento de las Disposiciones Transitorias de la Ordenanza Metropolitana No. 201 del 2018, con los ajustes correspondientes.

**3. INFORME LEGAL:**

Mediante oficio en referencia al expediente de Procuraduría No. 2016-01783, el Dr. Gianni

Frixone Enríquez, Procurador Metropolitano, emite criterio legal sobre el proyecto normativo en referencia, y en lo principal manifiesta:

*"(...) habida cuenta que dicho proyecto de ordenanza cumple con lo previsto con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, es criterio de esta Procuraduría Metropolitana que el proyecto presentado no escapa de las posibilidades constitucionales y legales para ser conocido por el Concejo Metropolitano del MDMQ, por lo que se emite informe y criterio favorable a la propuesta normativa en referencia".*

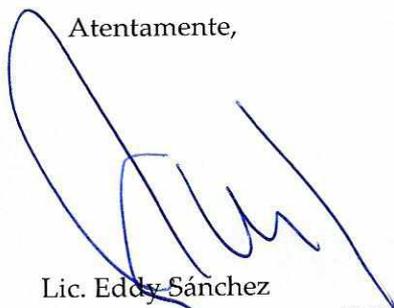
#### 4. DICTAMEN DE LA COMISIÓN:

La Comisión de Movilidad, luego de analizar el expediente, en sesión extraordinaria de 16 de agosto de 2018, con fundamento en los artículos 57 y 87 literal a), 322 y 326 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y artículo 45 de la Ordenanza Metropolitana No. 003, de 31 de mayo de 2014; y, una vez verificados los requisitos legales así como el contenido del informe Técnico No. SM-DPPM-090/2018 de la Secretaría de Movilidad, e informe legal No. 2016-01783 de Procuraduría Metropolitana, resuelve emitir **DICTAMEN FAVORABLE** para que el Concejo Metropolitano conozca en primer debate el proyecto de Ordenanza Metropolitana que establece la Estructura Tarifaria para el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, presentado como iniciativa del Ejecutivo asumida mediante oficio No. A0280 de 14 de agosto de 2018.

Se deja expresa constancia que la Comisión de Movilidad no emite pronunciamiento sobre el contenido del texto de la iniciativa legislativa presentada por el Alcalde Metropolitano; y, que durante la sesión de la Comisión se han presentado las observaciones de carácter estructural del caso.

Dictamen que la Comisión pone a su consideración y la del Concejo Metropolitano, salvo su mejor criterio.

Atentamente,



Lic. Eddy Sánchez  
Presidente de la Comisión de Movilidad



Abg. Daniela Chacón Arias  
Concejala Metropolitana



Abg. Sergio Garnica Ortiz  
Concejal Metropolitano

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	Y. Venegas	GC	2018-08-16	
Revisado por:	R. Delgado	GC	2018-08-16	

Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito			
Registro Entrega Expedientes			
Concejal	Fecha entrega		Fecha devolución
Lic. Eddy Sánchez			
Abg. Daniela Chacón Arias			
Abg. Sergio Garnica Ortiz			
Entrega Alcaldía Metropolitana	Fecha		Recepción

## PROYECTO DE ORDENANZA

### ORDENANZA METROPOLITANA QUE ESTABLECE LA ESTRUCTURA TARIFARIA PARA EL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

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.

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 06 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.

Mediante Resolución No- 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.

El Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución N° 006-CNC-2012 de 26 de abril de 2012, resolvió *“Transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales del país”*; para lo cual clasificó a los gobiernos municipales dentro de modelos de gestión. El Distrito Metropolitano de Quito fue ubicado en el modelo de gestión “A”, teniendo a su cargo la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial.

La transferencia de competencias a los gobiernos municipales y metropolitanos señalada en la Resolución citada; a través del artículo 1 de la Resolución N° 003-CNC-2014 emitida por el Consejo Nacional de Competencias el 22 de septiembre de 2014, fue ratificada en los siguientes términos: *“Se ratifica que la competencia para 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; (...)”*, estableciéndose adicionalmente en esta resolución que dicha competencia no puede ser devuelta ni rechazada por los gobiernos que la adquirieron.

A partir de que el Consejo Nacional de Competencias transfirió las competencias en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, los municipios asumieron también la responsabilidad de establecer las tarifas de transporte público en su territorio.

Es así que desde el año 2015, 13 ciudades de las más importantes del país han revisado las tarifas y han fijado nuevos valores. Se resalta que todos los municipios, catalogados como modelo de gestión A según el Consejo Nacional de Competencias, con excepción del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito; han establecido el valor de 30 centavos de dólar de los Estados Unidos de Norteamérica como nueva tarifa a ser cobrada al usuario.<sup>1</sup>

Las restantes 7 municipalidades categorizadas por el Consejo Nacional de Competencias como modelo de gestión B, también han establecido la tarifa de transporte público urbano en 30 centavos de dólar de los Estados Unidos de Norteamérica desde el año 2015.

En el marco del Convenio de Cooperación Técnica no reembolsable suscrito entre la Corporación Andina de Fomento del 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. El objetivo de esta consultoría fue 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. Por otro lado, la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, contrató el Estudio Técnico para la Implementación de la Primera Línea del Metro de Quito, estudio que realizó Metro Madrid.

---

<sup>1</sup> El Municipio de Loja estableció desde el año 2015 una tarifa de 35 centavos de dólar.

La metodología utilizada para realizar los estudios de cálculo de los costos operacionales y de la tarifa técnica referencial, se desarrolló en base al levantamiento de información tanto de fuentes primarias así como de fuentes secundarias. Se priorizó la información proporcionada por las operadoras de transporte contrastándola con las encuestas realizadas por el consultor, se efectuó la investigación de costos en el mercado local respecto a vehículos, insumos y repuestos al por mayor y menor, de índices económicos estatales, subsidios al transporte y políticas laborales; y demás aspectos que inciden en los costos operacionales y procesamiento de la información.

En base a las políticas del Distrito Metropolitano de Quito se realizaron los diferentes modelos para cada subsistema de transporte de Quito, actuales así como del Metro de Quito así como del subsistema Quito-Cable cuya implementación están considerados dentro de la planificación municipal; se realizaron análisis de resultados obtenidos y ajustes de los diferentes modelos de subsistemas de transporte.

La Secretaría de Movilidad con base a la "Consultoría para la estructuración del modelo tarifario del sistema metropolitano de transporte público de pasajeros de Quito", al Estudio Técnico para la Implementación de la Primera Línea del Metro de Quito; y, observando las disposiciones del Título II, Capítulo I; y, Disposición Transitoria Segunda de la Ordenanza Metropolitana No. 201 sancionada el 08 de febrero de 2018, que establece la Política Tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, ha presentado al Concejo Metropolitano el informe No. SM-DPPM-090B/2018.

En el informe citado se indica que la Ordenanza Metropolitana No. 201, en su artículo quinto hace referencia a la estructura tarifaria que será determinada por el Concejo Metropolitano en ejercicio de sus facultades, mismo que dispondrá el valor por concepto de tarifa, forma de cobro, mecanismos de integración y distribución de los ingresos productos del recaudo. Por otro lado, la Disposición Transitoria Segunda de la Ordenanza citada, en la segunda disposiciones transitorias encarga a la Secretaría de Movilidad, formular la estructura tarifaria para ponerla en conocimiento del Concejo Metropolitano para su aprobación y promulgación.

El Informe Técnico presentado por la Secretaría de Movilidad, establece que el setenta y tres por ciento de la población usa el transporte público como modo preferencial de movilización, por lo que mejorar y ordenar el Sistema de Transporte Público del DMQ, supone realizar mejoras en beneficio de la mayoría de la población. En la actualidad, en el subsistema Convencional se realizan un millón seiscientos mil viajes y, en el Subsistema Metrobus-Q, un millón de viajes, en un día laborable, estos son datos importantes en una población de 2'781.641 habitantes, por lo que es prioritario generar medidas orientadas a mejorar el servicio en función de las necesidades de los usuarios del transporte público, así como para propiciar el incremento de la población que use el transporte público, en detrimento del uso de vehículo particular.

En el informe de la Secretaria de Movilidad, se determina que los viajes diarios realizados en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, son efectuados en un setenta por ciento en una etapa, el veinte y cinco por ciento en dos etapas; y, el cinco por ciento en tres o más etapas o transferencias.

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

De acuerdo a la planificación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en los próximos meses entrará en funcionamiento el subsistema Metro de Quito, el que se convertirá en la nueva columna vertebral del sistema de transporte público metropolitano. La inclusión de este nuevo subsistema conlleva cambios estructurales en los actuales subsistemas de transporte, permitiendo lograr una organización acorde a las necesidades actuales de la población, disminuyendo la congestión vehicular, logrando una mejor cobertura de servicios, menos tiempo de traslados y una ciudad más ordenada y eficiente.

La Ordenanza Metropolitana No. 0185 sancionada el 29 de septiembre de 2017, aporta el marco legal para la contratación de los Sistemas Inteligentes de Transporte a aplicar en el Sistema Metropolitano de Transporte Público. La ordenanza mencionada busca conseguir una ciudad más amable, a través de la movilidad, con la incorporación de procesos técnicos de administración en su gestión y operación, tales como el Sistema Integrado de Recaudo, el Sistema de Apoyo a la Explotación y el Sistema de Información al Usuario.

Por su parte, la Ordenanza Metropolitana No. 201 en su artículo 24, establece las definiciones de “Caja Común” como modelo de gestión obligatorio para cada una de las Operadores y, “Cámara de Compensación” para todos los subsistemas de transporte público, la cual deberá ser establecida por parte del Administrador del Sistema con los correspondientes estándares y procedimientos.

La implementación del SIT, conlleva implícito la creación y aprobación de una Norma Técnica que se encuentra en su fase final de ejecución. En esta acción previa a la integración, se determinarán algunos aspectos claves para el óptimo funcionamiento del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, como el modo de cobro a través de un medio de pago electrónico y/o tecnológico y tipo de tarifa. Es importante recalcar que existen varios tipos de tarifa que se encuentran definidas en la Ordenanza Metropolitana No. 201 de 08 de febrero de 2018, y se detallan a continuación:

- a) Tarifa Plana o Única,
- b) Tarifa variable o por recorrido,
- c) Tarifa variable o por transferencias; y,
- d) Tarifa por zona.

La aplicación de un determinado tipo de tarifa obedece a varios factores de tipo geográfico, conformación urbana, condiciones sociales, culturales, económicas y técnicas.

La Secretaría de Movilidad en su informe ha recomendado, que el tipo de tarifa más conveniente a aplicarse en la ciudad de Quito, cuando se implemente el Sistema Metropolitano de Transporte, contando con un sistema integrado de recaudo, es la denominada “Tarifa Variable o por transferencias”.

Esta tarifa contempla que el usuario del transporte público integrado, pagará un valor adicional a la tarifa base por realizar una o varias transferencias o transbordos en los diferentes subsistemas de transporte, en una ventana de tiempo determinada, que para el caso de la presente Ordenanza ha sido definida en noventa minutos.

La tarifa variable o por transferencias constituye una alternativa que beneficia tanto a la población que realiza un viaje sin transferencias, al establecer una tarifa menor por viaje monoparametrizado; como a la población que efectúa su viaje con una o más transferencias. Esta tarifa no supera los valores que actualmente pagan los usuarios que utilizan una o más transferencias para llegar a su destino final.

Por tales consideraciones, le corresponde al Concejo del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, conocer y aprobar el siguiente proyecto de Ordenanza Metropolitana por la cual se establece la Estructura Tarifaria para el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con las facultades que le atribuye 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,** 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 226 de la Norma Máxima prevé que *“las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución.”*;
- Que,** el artículo 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,** 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,** la Ley Orgánica de Discapacidades en su artículo 71 inciso primero dispone: *“Art. 71.- Transporte público y comercial.- Las personas con discapacidad pagarán una tarifa preferencial del cincuenta por ciento (50%) de la tarifa regular en los servicios de transporte terrestre público y comercial, urbano, parroquial o interprovincial; así como, en los servicios de transporte aéreo nacional, fluvial, marítimo y ferroviario. Se prohíbe recargo alguno en la tarifa de transporte por concepto del acarreo de sillas de ruedas, andaderas, animales adiestrados u otras ayudas técnicas de las personas con discapacidad.”*
- Que,** 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 establecen que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán entre sus competencias: *“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; (...) 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 determinará 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 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,** el artículo 46 del Reglamento para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 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 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,** mediante Resolución N° 001-DIR-2003-CNTTTT 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,** 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 previstos en ella;
- 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,** 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 3 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,** 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 adjuntos 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,** la Disposición Transitoria Segunda de la Ordenanza Metropolitana No. 201 ordenó que *“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.”*

**Que,** la Secretaría de Movilidad, remitió el informe técnico No. SM-DPPM-090B/2018, que trata acerca de la propuesta de estructura tarifaria para el transporte público del Distrito Metropolitano de Quito;

**Que,** a través de una correcta regularización de la estructura tarifaria para el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, se garantiza los derechos sociales de los usuarios del sistema y económicos de las operadoras que lo integran, en un marco de equidad, sostenibilidad y accesibilidad;

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 LA ESTRUCTURA TARIFARIA PARA EL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

#### **TÍTULO I OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN**

**Artículo 1.- Objeto:** Establecer la estructura tarifaria para el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, fijado en base a un plan de optimización del transporte público, que garantice la vigencia y observancia de los principios determinados en la normativa metropolitana vigente.

**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.

#### **TÍTULO II ESTRUCTURA TARIFARIA FORMA DE INTEGRACIÓN, COBRO Y DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS PARA EL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS**

##### **CAPÍTULO I FORMA DE INTEGRACIÓN**

**Artículo 3.- Proceso de integración:** Para el proceso de integración total del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, se ejecutarán las siguientes fases: Fase Previa a la Integración, Fase Primera de Integración, Fase Segunda de Integración; y, Fase de Integración Total, conforme las reglas que se prevean en esta Ordenanza.

**Artículo 4.- Fase Previa a la Integración:** Previo a la ejecución del proceso de integración del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, en las fases que correspondan; los Subsistemas “Transporte Convencional” y “Metrobús-Q”, cumplirán de manera obligatoria las etapas de sostenibilidad operativa del Servicio de Transporte Público; y, de mejoramiento de la situación laboral y operacional.

**Artículo 5.- Etapa de Sostenibilidad Operativa del Servicio de Transporte Público:**

La entidad metropolitana encargada de la movilidad; y, la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito o quienes hagan sus veces, en el marco de sus competencias, a través de controles periódicos supervisarán el estado físico y mecánico de las unidades de los subsistemas de “Transporte Convencional” y “Metrobús-Q”; el buen trato y servicio que brinden al usuario; así como, los estándares y niveles de operación y estándares ambientales.

Para ello se verificará los indicadores de horarios de servicio, frecuencias diarias y horario, ruta establecida, embarque y desembarque de pasajeros en paradas, y velocidad de circulación.

Se fortalecerá el Modelo de Gestión por caja común a través de la consolidación del modelo de gestión por operadoras y su posterior establecimiento del modelo de gestión por caja común por zonas.

Para verificar el cumplimiento del fortalecimiento del Modelo de Gestión por caja común, la entidad metropolitana encargada de la movilidad; y, la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito o quienes hagan sus veces, inspeccionarán la gestión de cada operadora bajo su control.

**Artículo 6.- Etapa de Mejoramiento de la Situación Laboral y Operacional:** La entidad metropolitana de control correspondiente respecto del Subsistema de “Transporte Convencional”, además de verificar lo previsto en el artículo precedente, velará por el cumplimiento de la normativa laboral vigente, y la implementación de sistemas inteligentes de transporte.

Para el efecto, se revisará que el personal de las operadoras se encuentre afiliado al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS), que tengan jornadas laborales máximas de ocho horas, y que contraten al menos dos conductores y dos ayudantes para cada unidad.

Se comprobará la implementación de sistemas inteligentes de transporte, a través de la revisión a cada operadora de la instalación de contadores de pasajeros, medidores de velocidad y los sistemas inteligentes que hayan implementado.

Para el Subsistema “Metrobus-Q”, la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito o quien haga sus veces, verificará en el plazo establecido para el efecto, que se cumpla con la reestructuración del modelo de contratación de la alimentación, el mejoramiento de la infraestructura mediante la organización de la gestión y modelo de inversión privada, la incorporación tecnológica para el control de la operación, la modernización de la flota y optimización de la operación, la estrategia de cambio cultural de personal de la empresa y de usuarios mediante difusión y aplicación

de buenas prácticas, la optimización de la estructura empresarial, la evaluación financiera de las medidas adoptadas, la reestructuración operativa en función del inicio de operación del Metro de Quito, el sistema de información al usuario, el manejo óptimo de la flota mediante sistemas tecnológicos y el punto de equilibrio financiero.

**Artículo 7.- Acciones previas a la Fase Primera de Integración:** Para la aplicación del Plan de Mejoramiento propuesto para el Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito, se realizará la contratación para la implementación, operación y mantenimiento del Sistema Integrado de Recaudo (SIR), se expedirá la Norma Técnica o Norma Quito (estructura del medio de pago) y se creará la Autoridad Única de Transporte.

**Artículo 8.- Fase Primera de Integración:** Cumplida en su integridad la Fase Previa a la Integración, se integrarán operacional y tarifariamente los subsistemas “Metrobús-Q” (Corredores BRT) y la Primera Línea de Metro de Quito. En esta fase se implementará el Sistema de Recaudo para los dos subsistemas, así como, se creará la Central de Recaudo Global del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, basados en la Norma Técnica. Esta fase se implementará cuando inicie la operación de la Primera Línea del Metro de Quito.

**Artículo 9.- Fase Segunda de Integración:** Se integrará al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, el Subsistema de “Transporte Convencional Urbano”. Esta fase se ejecutará luego de verificada la fase pertinente. En esta fase, de acuerdo al cronograma establecido para el efecto, se aplicará la reestructuración de rutas del Subsistema de “Transporte Convencional Urbano”.

**Artículo 10.- Fase de Integración Total:** Se incorporará la Primera Línea del subsistema “Quito Cables”.

## CAPÍTULO II FORMA DE COBRO

**Artículo 11.- Tarifa:** La tarifa por el uso del servicio del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, será la siguiente:

FASE	SUBSISTEMA	TARIFA	COSTO POR TRANSFERENCIA
<b>FASE PREVIA A LA INTEGRACIÓN (ETAPA DE SOSTENIBILIDAD)</b>	CONVENCIONAL	0.30	NA
	METROBÚS-Q	0.30	NA
<b>FASE PREVIA A</b>	CONVENCIONAL	0.38	NA

<b>LA INTEGRACIÓN (ETAPA DE MEJORAMIENTO)</b>	METROBÚS-Q	0.38	NA
<b>FASE PRIMERA DE INTEGRACIÓN</b>	CONVENCIONAL*	0.38	NA
	METROBÚS-Q	0.47	+ 0.26
	METRO DE QUITO	0.47	+ 0.26
<b>FASE SEGUNDA DE INTEGRACIÓN</b>	METROBÚS-Q	0.47	+ 0.26
	METRO DE QUITO	0.47	+ 0.26
	CONVENCIONAL	0.47	+ 0.26
<b>FASE DE INTEGRACIÓN TOTAL</b>	METROBÚS-Q	0.48	+ 0.26
	METRO DE QUITO	0.48	+ 0.26
	CONVENCIONAL	0.48	+ 0.26
	QUITO CABLE	0.48	+ 0.26

\*El subsistema de "Transporte Convencional", no se integra con los subsistemas "Metrobús-Q" y "Metro de Quito" en la Fase Primera de Integración, solo mantiene la tarifa de 38 centavos de dólar.

El costo por transferencia, se aplicará únicamente en las fases de integración, independientemente del número de transferencias efectuadas. El valor se establecerá para una ventana de tiempo de viaje máximo de 90 minutos.

**Artículo 12.- Tarifa Preferencial:** La tarifa preferencial a aplicarse en todo el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, será el cincuenta por ciento de las tarifas establecidas en el artículo precedente, para el grupo establecido en el artículo 13 de la Ordenanza Metropolitana No. 201 sancionada el 08 de febrero de 2018.

En la Fase Previa a la Integración, los adultos mayores, estudiantes de nivel básico y bachillerato; niñas, niños y adolescentes, tendrán una tarifa preferencial de doce centavos de dólar. Para las personas con discapacidad se establecerá la tarifa preferencial de diez centavos de dólar de los Estados Unidos de Norteamérica conforme lo establecido en el artículo 1 de la Ordenanza Metropolitana No. 054 sancionada el 01 de abril de 2015.

**Artículo 13.- 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
Ascazubí	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 Puembo	\$ 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 Puembo	\$ 0,75
Cumbayá	Pifo	\$ 1,00
Cumbayá	Tababela	\$ 1,25
Cumbayá	Aeropuerto	\$ 1,50
Tumbaco	La y de puembo	\$ 0,50
Tumbaco	Pifo	\$ 0,75
Tumbaco	Tababela	\$ 1,00
Tumbaco	Aeropuerto	\$ 1,25
La Y de Puembo	Pifo	\$ 0,50
La Y de Puembo	Tababela	\$ 0,75
La Y de Puembo	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 Puembo	Pifo	\$ 0,50
Y de Puembo	Tababela	\$ 0,75
Y de Puembo	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 Norteamérica 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 14.- 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 15.- 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 III FORMA DE DISTRIBUCIÓN**

**Artículo 16.- Forma de Distribución:** La Secretaria de Movilidad definirá las fórmulas de Distribución de los ingresos generados por cobro de tarifas a través del Sistema Integrado de Recaudo (SIR), una vez que cuente con los productos del estudio técnico contratado para el efecto.

### **CAPÍTULO IV DE LA SEGURIDAD SOCIAL**

**Artículo 17.- De la Seguridad Social:** La entidad metropolitana correspondiente, a partir de la etapa de mejoramiento de la situación laboral y operativa, en todo momento velará por el debido cumplimiento de la normativa laboral y de seguridad social vigente.

## CAPÍTULO V IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRUCTURA TARIFARIA

**Artículo 18.- Cronograma de Implementación:** Para la implementación de la Estructura Tarifaria establecida en la presente Ordenanza, se seguirá el siguiente cronograma.

CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE RECAUDO																	
FASES DE INTEGRACIÓN	2018					2019				2020				2021			
	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	1r. trim.	2d. trim.	3r. trim.	4t. trim.	1r. trim.	2d. trim.	3r. trim.	4t. trim.	1r. trim.	2d. trim.	3r. trim.	4t. trim.
Fase previa (Fase 1 a)																	
Fase previa (Fase 1 b)																	
Primera Integración (Fase 2)																	
Segunda Integración (Fase 3)																	
Integración Total (Fase 4)																	

### 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 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.

### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

**Primera:** En concordancia con el artículo 12 de la Ordenanza Metropolitana No. 201, sancionada el 08 de febrero de 2018, respecto al equilibrio económico financiero, el Concejo Metropolitano de Quito autoriza al Administrador del Sistema de Transporte a implementar los mecanismos adecuados para garantizar el equilibrio financiero del Sistema Metropolitano de Transporte Público.

**Segunda:** La tarifa establecida para la fase previa a la integración y las tarifas definidas para el servicio intracantonal combinado y rural, descritas en la presente Ordenanza Metropolitana, entrarán en vigencia a partir de su sanción.

**Tercera:** La Secretaria de Movilidad, en el plazo de 60 días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, generará el protocolo de verificación del cumplimiento de los indicadores del Plan de Mejoramiento planteado en la fase previa a la integración.

**Cuarta:** La Secretaria de Movilidad, en el plazo de 90 días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, expedirá las fórmulas de distribución de los ingresos generados por el cobro de las tarifas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ.

### **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.

Abogado  
**Diego Cevallos Salgado**  
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO  
Presente

Ref. Trámite No. ALC-2018-03714

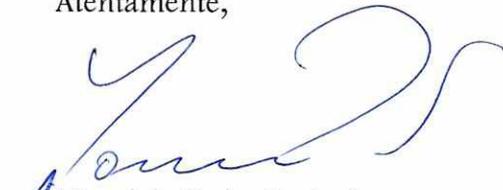
De mi consideración:

Mediante Oficio No. SM-SD-2018-1474 de 14 de agosto de 2018, el Ingeniero Alfredo León Banderas, Secretario de Movilidad del DMQ, refiere al proyecto de Ordenanza Metropolitana que establece la Estructura Tarifaria para el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, proyecto preparado por la Secretaría de Movilidad.

Con el antecedente expuesto, en ejercicio de la atribución prevista en los artículos 60, d) y 90 d) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, COOTAD, informo a usted que asumo la iniciativa del proyecto de ordenanza a efectos de que sea puesto a conocimiento de la Comisión Permanente que corresponda, previo a su tratamiento en el seno del Concejo Metropolitano.

Con sentimientos de consideración y estima.

Atentamente,

  
Mauricio Rodas Espinel  
ALCALDE METROPOLITANO  
PS/mep

**quito** SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO  
ALCALDÍA RECEPCIÓN

Fecha: 14 AGO 2018 Hora: 19:15:33

Nº. HOJAS TREINTA Y DOS

**SECRETARÍA GENERAL**  
CONCEJO METROPOLITANO

**QUITO** ALCALDÍA

**GERTIFICO QUE**  
El documento que antecede en fojas es fiel copia del original

SECRETARIO(A) GENERAL  
Quito, .....

Oficio No.: SG- 2573  
Quito D.M., 14 AGO. 2018  
Ticket GDOC:

Licenciado  
Eddy Sánchez  
Presidente de la Comisión de Movilidad  
Presentes

*Asunto: Revisión requisitos formales proyecto de Ordenanza Metropolitana que establece la estructura tarifaria para el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito.*

De mi consideración:

En atención a su oficio No. A 280, de 14 de agosto de 2018, recibido en esta Secretaría en la misma fecha, por el cual remite el proyecto de Ordenanza Metropolitana que establece la estructura tarifaria para el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito; y, de conformidad con lo previsto en el literal a) del artículo 13 de la Resolución de Concejo No. C 074, esta Secretaría ha procedido a realizar la revisión de los requisitos formales de dicho proyecto, previo al envío a la Comisión competente en función de la materia, respecto de lo cual me permito informar lo siguiente:

- El proyecto de Ordenanza en referencia cumple los requisitos previstos en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD, así como en la Resolución del Concejo Metropolitano No. C 074, es decir, se refiere a una sola materia, contiene exposición de motivos, considerandos, y articulado correspondiente.

En tal virtud, remito el proyecto de Ordenanza en referencia a la Comisión de su Presidencia, a fin de que en cumplimiento de lo establecido en el literal b) del artículo 13 de la Resolución de Concejo No. C 074, se sirvan incluir, en un plazo máximo de 15 días, el conocimiento del mismo en sesión de la Comisión de Movilidad.

Se deja constancia de que la presente revisión de formalidades se realiza sin perjuicio del ejercicio de las competencias de las Comisiones, como órganos asesores del Cuerpo Edificio, y las distintas dependencias municipales, con relación a la revisión de la oportunidad técnica, jurídica y legislativa del proyecto en referencia.

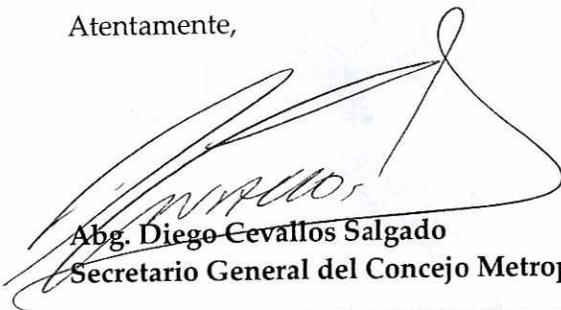


Página 1 de 2

Finalmente, me permito informar a usted que el proyecto en referencia ya se encuentra disponible para consulta pública en el portal de "Concejo Abierto de Quito", [gobiernoabierto.quito.gob.ec](http://gobiernoabierto.quito.gob.ec), Sección Transparencia, Normativa, con el fin de que la ciudadanía pueda seguimiento al mismo, y de ser el caso, ejerzan el derecho a acreditarse en la silla vacía.

Particular que comunico para los fines pertinentes.

Atentamente,



**Abg. Diego Cevallos Salgado**  
**Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito**

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	D. Cevallos	Secretaría	2018-08-14	

- Ejemplar 1: Destinatarios
- Ejemplar 2: Archivo numérico
- Ejemplar 3: Archivo de antecedentes
- Ejemplar 4: Secretaría General del Concejo
- CC: **Con copia junto con expediente original**
- Ejemplar 5: Secretaría de la Comisión de Movilidad
- CC: **Con copia para conocimiento**
- Ejemplar 6: Alcaldía Metropolitana
- Ejemplar 7: Secretaría de Movilidad

*[Handwritten signatures and notes in blue ink]*

15 AGO 2018

Quito, DM

Oficio No. SM-SD-2018-

1483

*2018-124286*

Licenciado  
Eddy Sánchez  
**CONCEJAL METROPOLITANO DE QUITO**  
**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD**  
Presente.-

*Asunto: Entrega de Información Técnica para Comisión de Movilidad*

De mi consideración:

En atención las disposiciones emitidas en la reunión de la Comisión de Movilidad de fecha 3 de agosto de 2018, en el sentido de que se revise y se realicen las aclaraciones al Informe Técnico No. SM-DPPM-085-2018 referido al Cumplimiento de las Disposiciones y Transitorias de la Ordenanza Metropolitana 201, adjunto sírvase encontrar el Informe Técnico No. SM-DPPM-090-2018 con los ajustes correspondientes.

Atentamente,

*[Handwritten signature]*  
Ing. Alfredo León Banderas  
**SECRETARIO DE MOVILIDAD**  
**MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**



Adjunto: Informe de Técnico

Acción	Responsable	Unidad	Fecha	Sumilla
Elaboración:	B. Rivera	DESPACHO	2018/08/15	<i>[Handwritten initials]</i>
Aprobación:	A. León	DESPACHO	2018/08/15	<i>[Handwritten initials]</i>

c.c. Abg. Daniela Chacón  
Abg. Eduardo del Pozo  
MSC. Patricio Ubidia  
Abg. Sergio Garnica

**QUITO** SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO  
ALCALDÍA RECEPCIÓN  
Fecha: 15 AGO 2018 Hora: *15h29*  
Nº. HOJAS: *261*  
Recibido por: *[Signature]*

17 AGO 2018

Quito, DM

Oficio No. SM-SD-2018-

1506

Doctor  
Mauricio Rodas  
**ALCALDE METROPOLITANO DE QUITO**  
Presente.-

*Asunto: Proyecto de Ordenanza*

De mi consideración:

En virtud del informe No. IC-O-2018-230 de fecha jueves 16 de agosto de 2018, emitido por la Comisión de Movilidad, en el que se señala que, ha conocido el *Proyecto de Ordenanza Metropolitana que establece la Estructura Tarifaria para el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito*, preparado por la Secretaria de Movilidad, y que cumple con los requerimientos normativos correspondientes, y en vista de que el tema amerita ser discutido y aprobado por el Concejo Metropolitano, me permito remitir a usted, el Informe Técnico No. SM-DPPM-090B/2018 y el referido Proyecto, el mismo que pongo a su consideración para su revisión y, de ser pertinente, se sirva remitir al Concejo Metropolitano para tramitar su respectiva aprobación.

Atentamente,

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



Adjunto: *Proyecto de Ordenanza*  
*Informe Técnico No. SM-DPPM-090 B-2018*

Acción	Responsable	Unidad	Fecha	Sumilla
Elaboración:	B. Rivera	DESPACHO	2018/08/17	
Aprobación:	A. León	DESPACHO	2018/08/17	

**INFORME TÉCNICO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA  
ESTRUCTURA TARIFARIA DISPUESTA EN LA ORDENANZA  
METROPOLITANA No. 201 DEL AÑO 2018**

**1. ANTECEDENTES**

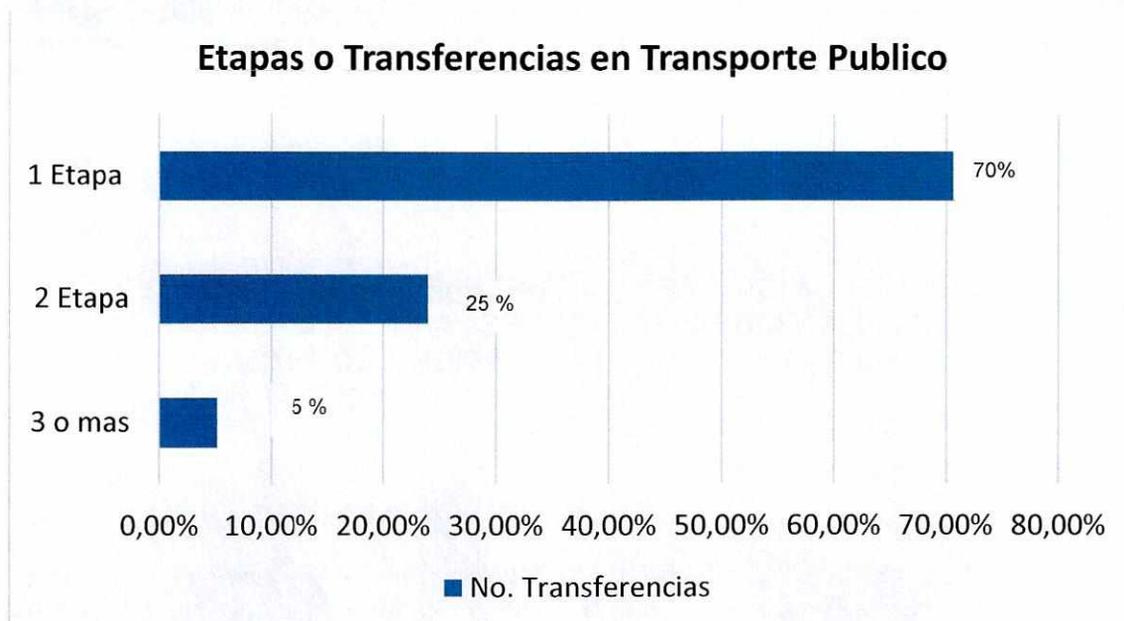
El Concejo Metropolitano con fecha 8 de febrero del 2018 expide la Ordenanza Metropolitana No. 201 que establece la Política Tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito.

El artículo No. 5 de dicha Ordenanza señala que la estructura tarifaria será determinada 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 productos del recaudo.

En las disposiciones transitorias de la Ordenanza citada se encarga a la Secretaría de Movilidad varias acciones tendientes a fortalecer el transporte público de Quito y además a formular la estructura tarifaria, la misma que será puesta en conocimiento del Concejo Metropolitano para su aprobación y promulgación.

El Distrito Metropolitano de Quito debido a sus características geográficas y a su constante expansión urbanística presenta una alta demanda de transporte público como una solución alternativa al uso intensivo de los vehículos particulares. Este requerimiento por parte de la población ya no solo se remite al aumento de la flota y rutas de cobertura, sino una necesidad de reducción en los tiempos de recorrido, que debido al crecimiento expansivo de la ciudad, ha generado distancias cada vez más grandes y con ciertas dificultades de acceso en poblaciones que presentan aumento demográfico. Como dato, el 73% de la población del Distrito Metropolitano de Quito usa el transporte público como modo de movilización, por lo que mejorar y ordenar el Sistema de Transporte Público del DMQ, supone realizar mejoras en beneficio de la mayoría de la población. En el subsistema Convencional se producen 1 millón 600 mil viajes y en el Subsistema Metrobus-Q, 1 millón de viajes, en día laborable, estos datos son importantes en una población de 2'781.641 habitantes en el cantón de Quito, por lo que desarrollar un sistema de transporte adecuado, con buen servicio y que dé cumplimiento a las necesidades de la población, es un eje de acción prioritario de la Municipalidad, que paralelamente busca aumentar el porcentaje de población usuaria del transporte público, en detrimento del uso de vehículo particular.

Según estudios contratados por la Secretaria de Movilidad, del alrededor de más de 2,600 millones de viajes diarios realizados en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, dichos viajes tienen diferentes tipologías, como se puede apreciar en el gráfico.



Los viajes realizados por los usuarios, pueden ser de 1 o más etapas. Es decir si en su viaje, realizan o no, transferencias o transbordos de un subsistema a otro para llegar a su destino. Por lo tanto, como se puede apreciar el 70% de los usuarios de transporte público, realiza su viaje en una etapa, el 25% realiza su viaje en dos etapas y el 5% realiza tres o más transferencias o transbordos para llegar a su destino.

## 2. METODOLOGIA PARA EL ESTUDIO DE LA ESTRUCTURA TARIFARIA

1. Para el desarrollo del modelo de cálculo de los costos operacionales y de la tarifa técnica referencial se siguió la metodología siguiente:
2. Levantamiento de información tanto de fuentes primarias así como de fuentes secundarias. En el levantamiento de información primaria se priorizó la información proporcionada por las operadoras de transporte contrastándola con las encuestas realizadas por el consultor.
3. Investigación de costos en el mercado local respecto a vehículos, insumos y repuestos al por mayor y menor.
4. Investigación de índices económicos estatales, subsidios al transporte y políticas laborales; y demás aspectos que inciden en los costos operacionales.
5. Procesamiento de la información
6. En base a las políticas del Distrito Metropolitano de Quito se realizaron los diferentes modelos para cada subsistema de transporte de Quito tanto de los actuales como del Metro de Quito que se encuentra en construcción así como del Cable cuya implementación está considerada dentro de la planificación municipal.
7. Análisis de resultados obtenidos

8. Ajuste de los diferentes modelos de los subsistemas de transporte.
9. Para la entrega final del documento se socializaron los resultados obtenidos con las autoridades y técnicos del Municipio de Quito.

### 3. FORMA DE INTEGRACIÓN DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL DMQ

Previamente a la integración del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ, y en vista que a la fecha los subsistemas de transportes no se encuentran en las condiciones técnicas necesarias para realizar una integración tarifaria, resulta imperante realizar un Fase Previa de fortalecimiento técnico empresarial y operacional con los diferentes operadores. Posteriormente se han definido tres fases de integración, que se deberán cumplir de manera secuencial. Mismas que se detallan a continuación:

**Fase Previa:** Esta es la fase previa, como su nombre indica, al proceso de integración del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ. Esta fase es sin integración de los Subsistemas de Transporte Público existentes actualmente, la cual está compuesta de dos (2) etapas, etapa1 (Situación Actual), etapa 2 (Mejoramiento laboral y operacional).

**Primera Integración:** En esta fase se inicia la integración entre Subsistemas Metrobús-Q y Primera Línea de Metro.

**Segunda Integración:** A continuación, se integra el Subsistema Convencional, por lo tanto esta fase conlleva la integración entre Subsistemas Metrobús-Q, Metro y Convencional Urbano

**Tercera Integración:** En esta última fase planteada en el presente informe, entra en integración el Subsistema Cables u otro, que existiera más adelante. Por lo que esta fase contempla la integración entre Subsistemas Metrobús-Q, Metro, Convencional Urbano y Cable.

Las cuatro fases planteadas se implementarán en un periodo de tres años, a partir de la aprobación y sanción de la Ordenanza que ampare la Estructura Tarifaria, y son las siguientes:

#### **Fase Previa a la Integración**

La Fase Previa consta de dos etapas, primera etapa, Etapa de Sostenibilidad Operativa y segunda etapa, Etapa de Mejoramiento Laboral y Operacional.

#### **Etapas de Sostenibilidad Operativa**

La primera etapa, conlleva el cumplimiento de las acciones A y B, en el Subsistema Convencional, abajo descritas.

	<b>A. Fortalecimiento del Modelo de Gestión por Caja Común</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolidar el Modelo de Gestión por Operadoras.</li> <li>• Establecer el Modelo de Gestión por zonas.</li> </ul>
	<b>B. Verificación del cumplimiento de los Indicadores de Calidad del Servicio de Transporte Público, con énfasis en los siguientes aspectos.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estado físico y mecánico de la unidad.</li> <li>• Trato y buen servicio al usuario.</li> <li>• Estándares y niveles de operación.</li> <li>• Verificación de estándares ambientales.</li> </ul>

En esta etapa se ha considerado poner énfasis en el cumplimiento de manera estricta, de los siguientes indicadores:

- Horarios de servicio
- Frecuencias diarias y horarios.
- Ruta establecida
- Embarque y desembarque de pasajeros en paradas.
- Velocidad de circulación

La forma efectiva de cumplimiento de estos indicadores se realizará a través de las siguientes acciones, tomadas en cuenta como medidas de verificación:

- Veeduría de representantes de los barrios, final-inicio de rutas.
- Reportes/denuncias por app Movilízate UIO.
- Fiscalización AMT

Esta etapa se implementará a partir de la aprobación y sanción de la Ordenanza de la Estructura Tarifaria.

#### Etapa de Mejoramiento Laboral y Operacional

La segunda etapa, conlleva el cumplimiento de las acciones A, B, C Y D, en Subsistema Convencional abajo descritas.

	<b>A. Cumplimiento de normativa laboral del personal de las operadoras.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afiliación al IESS de todo el personal de las operadoras.</li> <li>• Jornadas laborales de 8 horas</li> <li>• 2,2 choferes y 2,2 ayudantes por bus.</li> </ul>
	<b>B. Fortalecimiento del Modelo de Gestión por Caja Común.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolidar el Modelo de Gestión por Operadoras.</li> <li>• Establecer el Modelo de Gestión por zonas.</li> </ul>
	<b>C. Cumplimiento de Indicadores de Calidad del Servicio de TP, con énfasis en los siguientes aspectos.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estado físico y mecánico de la unidad.</li> <li>• Trato y buen servicio al usuario.</li> <li>• Estándares y niveles de operación.</li> <li>• Verificación de estándares ambientales.</li> </ul>
	<b>D. Implementación de los sistemas inteligentes de transporte.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A corto plazo: Instalación de contadores de pasajeros, medidores de velocidad y sistemas propios de cada Operadora, para mejorar la operación.</li> </ul>

La segunda etapa, se identifica por la incorporación de las mejoras laborales y operacionales en el subsistema de transporte convencional, lo cual redundará en beneficio directo de los usuarios. La Secretaría de Movilidad establecerá un Protocolo de Verificación de cumplimiento de los indicadores descritos a continuación. El plazo establecido para la fase previa será entre 8 y 12 meses, teniendo en cuenta que esta fase se extenderá hasta la integración con el Subsistema Metro, a partir de la aprobación y sanción de la Ordenanza de la Estructura Tarifaria.

Los indicadores principales a cumplirse son:

- Horarios de servicio
- Frecuencias diarias y horarios
- Ruta establecida
- Embarque y desembarque de pasajeros en paradas.
- Velocidad de circulación.
- Horarios de personal
- Afiliación de personal al IESS

Las medidas de verificación son:

- Veeduría de representantes de los barrios final-inicio de rutas.
- Reportes/denuncias por app Movilízate UIO.
- Fiscalización AMT
- Documentación del IESS.

Por su parte, la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, ha definido un Plan de optimización y eficiencia que contempla las siguientes acciones:

- Reestructura del modelo de contratación de la alimentación.
  - Mejoramiento de la infraestructura mediante mejor organización de la gestión y modelo de inversión privada.
  - Incorporación tecnológica para el control de la operación e información al usuario.
  - Modernización de la flota y optimización de la operación.
  - Estrategia de cambio cultural de personal de la empresa y de usuarios mediante difusión y aplicación de buenas prácticas.
  - Optimización estructura empresarial.
  - Evaluación financiera de las medidas adoptadas.
- 
- Reestructura operativa en función del metro
  - Sistema de información al usuario
  - Estrategia de cambio cultural de personal de la empresa y de usuarios mediante difusión y aplicación de buenas prácticas. (etapa II).
  - Optimización de estructura empresarial (etapa II).
  - Comportamiento financiero de las medidas adoptadas.

Medidas a largo plazo (18 meses):

- Manejo óptimo de la flota mediante sistemas tecnológicos
- Funcionamiento del sistema de Recaudo Electrónico
- Estrategia de cambio cultural de personal de la empresa y de usuarios mediante difusión y aplicación de buenas prácticas.
- Punto de equilibrio financiero.

La verificación del cumplimiento del proceso de optimización del subsistema Metrobús-Q, a cargo de la Empresa de Pasajeros (EPMTPQ) conjuntamente con la Secretaría de Movilidad, tendrá su propio sistema de fiscalización que le permitirá realizar una permanente evaluación de su implementación.

#### **4. ACCIONES PREVIAS A LAS FASES DE INTEGRACIÓN**

El Plan de Mejoramiento propuesto para el transporte público del DMQ incluye la implementación del Sistema Integrado de Recaudo (SIR), la Norma Técnica o Norma Quito, que se constituye en el marco para las acciones de integración, a desarrollarse en los próximos años en la ciudad, incluyendo medios de pago. Estos procesos incluyen la realización de las siguientes actividades, las cuales se encuentran en curso:

- Definición del plan operacional de integración entre las líneas del Metrobús-Q y Primera Línea del Metro de Quito;
- Metodología de revisión de las tarifas del sistema de transporte público del DMQ;
- Determinación de fórmulas de distribución de ingresos a los distintos operadores del sistema integrado de transporte público de pasajeros del DMQ;
- Acompañamiento en el proceso de licitación para la implementación, operación y mantenimiento del sistema integrado de recaudo en el subsistema Metrobús-Q.
- Definición de la estructura del Medio de Pago Electrónico (Norma Técnica).
- Creación de la estructura organizacional de la nueva Autoridad de Transporte.

#### ***Primera Integración***

En esta fase, se integrarán los subsistemas Metrobús-Q (Corredores BRT) y la Primera Línea de Metro. En esta fase se implementará el Sistema de Recaudo para los dos subsistemas, anteriormente mencionados, así como, la incorporación del Sistema de Administración Global, Sistema Integrado de Recaudo, que como reza la ordenanza *“es el Sistema maestro que en relación con los sistemas centrales de recaudo de los operadores, define los parámetros comunes de los diferentes sistemas, y recupera los datos necesarios para la realización de la compensación financiera de los diferentes operadores, de acuerdo a los parámetros definidos. El Sistema de Administración Global, que incluye el diseño conceptual y operacional de todo el sistema, los equipos tecnológicos y el diseño de su arquitectura, los aplicativos informáticos, los protocolos y canales de comunicación y el módulo de compensación, será de propiedad y operado por el Administrador del Sistema”*. Esta fase de Primera Integración, se iniciará cuando comience la operación de la Primera Línea del Metro, prevista para el primer trimestre del 2020.

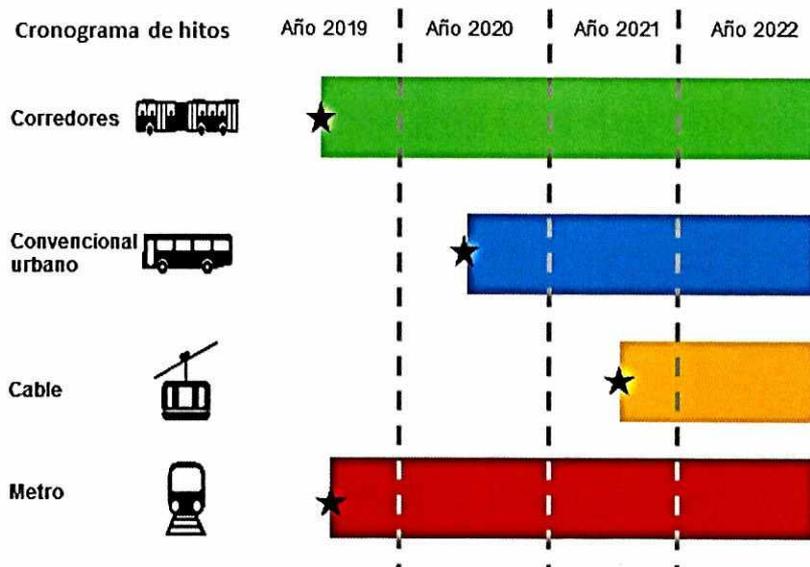
#### ***Segunda Integración***

En esta fase, se incorporará al Sistema Integrado de Transporte Público de Quito, el Subsistema Convencional, con lo cual en esta fase tendríamos integrados todos los subsistemas, salvo el Proyecto de la Primera Línea de Cables. Esta etapa, se prevé que tenga inicio en el mes de octubre de 2020. Durante este periodo se aplicará la reestructuración de rutas del Subsistema Convencional Urbano.

#### ***Tercera Integración***

En este último periodo de integración, se incorporará la Primera Línea de Cables, cuya puesta en operación se prevé para finales de 2021.

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



Fuente: elaboración propia

★ Recomendación para la integración del subsistema

## 5. CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE INTEGRACIÓN.

Tras la descripción de las fases de integración, en este apartado se presenta un cronograma que resume el escenario de tiempo del proceso de integración de los diferentes subsistemas del transporte público de Quito.

La ejecución del presente cronograma está sujeta al cumplimiento de los hitos fundamentales definidos en las fases Segunda y Tercera Integración, es decir la puesta en operación de la Primera Línea de Metro y la Primera Línea de Cables.

## 6. ESTRUCTURA TARIFARIA (COBRO) PARA EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DE QUITO

La estructura tarifaria, es decir el conjunto de las diferentes tarifas a aplicarse en los servicios de transporte público del DMQ, tiene relación directa con las fases definidas en el Plan de Mejoramiento del Transporte Público, por lo que la referencia de su aplicación será concordante con las mismas y se determina en dos partes bien definidas:

- Tarifas propuestas en el periodo sin integración entre los diferentes subsistemas; y,
- Tarifas propuestas en las condiciones de integración de los cuatro subsistemas de transporte, definidos para el DMQ.

### Cálculo de la tarifa para el Transporte Intracantonal Urbano, situación actual 2018 - Fase Previa a la Integración, Etapa de Sostenibilidad Operativa.

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

CRONOGRAMA DE INTEGRACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE RECAUDO																	
FASES DE INTEGRACIÓN	2018					2019				2020				2021			
	Ago.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.	1r. Trim	2d Trim	3r Trim	4t Trim	1r. Trim	2d Trim	3r Trim	4t Trim	1r. Trim	2d Trim	3r Trim	4t Trim
FASE PREVIA (ETAPA 1)	■	■	■	■	■												
FASE PREVIA (ETAPA 2)						■	■	■	■								
PRIMERA INTEGRACIÓN										■	■	■	■				
SEGUNDA INTEGRACIÓN														■	■	■	■
TERCERA INTEGRACIÓN																	■

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).
- 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 16 horas.
  - Número de días de trabajo al mes: 26.
  - Remuneración diaria de conductores \$ 35+5<sup>1</sup>, ayudantes \$ 25 +5.
  - 50% afiliación al IESS.

Esquemas actuales de vinculación	Conductor		Ayudante
	Contrato por día	Contrato con prestaciones	
Remuneración (mes)	909	909	650
Costo unitario total	909	1.043	779
Número de empleados	1,12	1,12	1,12

El costo total es USD 2050

- 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.
- Margen
  - La rentabilidad para la operación del transporte convencional se establece en 13%, de forma consistente con la rentabilidad fijada para otros subsistemas, que representa el 7 % de los costos operacionales.
- Estimación de evasión
  - 10% del de la demanda.
- Impacto de la tarifa reducida

<sup>1</sup> Valor asignado para alimentación diaria.

- 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.

***Cálculo del valor 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		ACTUAL
DIAS CONSIDERADOS PARA DEMANDA	26,42		994
TARIFA TÉCNICA ACTUAL	0,224		12
COMPLETA	25		386
REDUCIDA	12		26,42
INGRESOS POR DÍA CON TARIFA TÉCNICA ACTUAL 0,224	\$ 222,71		80%
INGRESOS MENSUALES	\$ 5.883,9		20%
<b>TARIFA TÉCNICA</b>	<b>0,263</b>		

**TARIFAS PROPUESTAS AL USUARIO**

TARIFA COMPLETA	80%	PROPUESTA	0,30	TARIFA EQUIVALENTE
TARIFA REDUCIDA	20%		0,12	0,27

INGRESOS POR DÍA CON TARIFA TÉCNICA	\$ 261,48
INGRESOS MENSUALES	\$ 6.908,34
INGRESOS POR BUS-DÍA CON TARIFA EQUIVALENTE 0,27	\$ 268,38
INGRESOS MENSUALES	\$ 7.090,60

**Situación del Subsistema Metrobús-Q, 2018 – Fase Previa a la Integración, Etapa de Sostenibilidad Operativa.**

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTPQ), ha realizado un estudio de la situación financiera de la Empresa, y por ende, de los corredores que conforman el Subsistema Metrobús-Q.

Su análisis determina que con las tarifas propuestas para el subsistema convencional, Fase 1a, es necesario que el Municipio subsidie a la Empresa los valores que se detallan en el siguiente cuadro.

Escenarios	Aporte total requerido de Municipio
Tarifa de 0,30 / 0,12 / 0,10 sin financiamiento de flota.	- 42.979.089,17
Tarifa de 0,30 / 0,12 / 0,10 con financiamiento de flota.	- 51.303.642,77

**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.

**Cálculo de la tarifa para el Transporte Intracantonal Urbano Convencional mejorando las condiciones laborales y operacionales y sin integración - 2019 Fase Previa a la Integración, Etapa de Mejoramiento**

*Condiciones definidas para el cálculo*

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.

***Cálculo del valor 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 %	<b>0,38</b>
20 %	<b>0,19</b>

INGRESOS POR DÍA CON TARIFA TÉCNICA 0,34  
INGRESOS MENSUALES

\$ 338  
\$ 8.929

**Situación del Subsistema Metrobús-Q, 2019 – Fase Previa a la Integración, Etapa de Meroramiento**

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTPQ), ha realizado un estudio de la situación financiera de la Empresa, y por ende, de los corredores que conforman el Subsistema Metrobús-Q.

Su análisis determina que con las tarifas propuestas para el subsistema convencional, en esta etapa, es necesario que el Municipio subsidie a la Empresa los valores que se detallan en el siguiente cuadro.

Escenarios	Aporte total requerido de Municipio
Tarifa de 0,38 / 0,19 / 0,10 sin financiamiento de flota.	- 32.593.550,06
Tarifa de 0,38 / 0,19 / 0,10 con financiamiento de flota.	- 40.918.103,66

**Conclusión**

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

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTPQ) deberá continuar recibiendo el apoyo económico de la Municipalidad, para aplicar la tarifa descrita. Teniendo en cuenta que esta tarifa, disminuye el déficit financiero y por tanto el subsidio, debe señalarse que el equilibrio económico se logrará con la fase de integración tarifaria.

**Cálculo de la Tarifa Integrada para el Sistema de Transporte Público de Quito**

**Fases de integración**

Para la integración será necesario que el Subsistema Metro se haya consolidado operativamente, esto implica pruebas y ajustes. Por otro lado para la línea Ofelia-Roldós del Quito Cable se ha previsto su inicio para el año 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.

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.

## **Condiciones generales para el cálculo.**

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.

## **Condiciones particulares para el cálculo**

### **Metro de Quito**

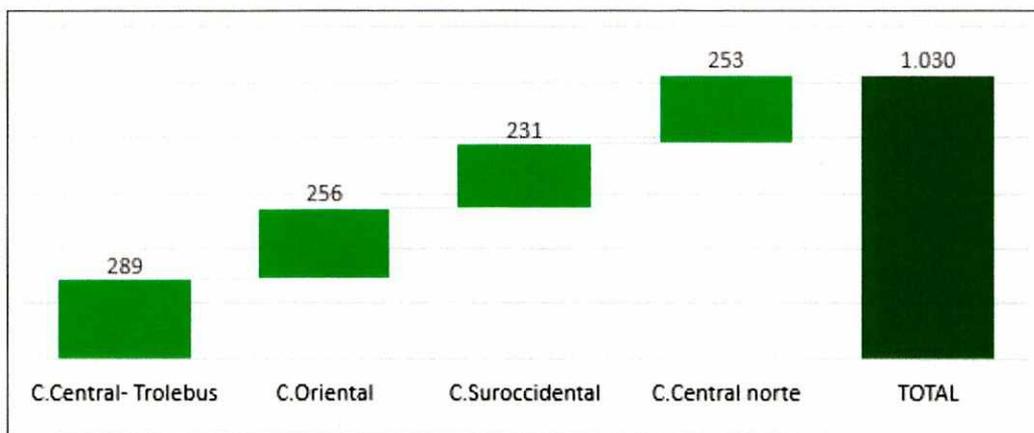
La Primera Línea del Metro de Quito, que corresponde a un eje longitudinal de 22 km que se extiende desde la Estación Quitumbe en el sur de la ciudad, hasta la estación El Labrador en la zona norte. El subsistema iniciaría operación en el año 2019 y contaría con una demanda estimada de 453 mil pasajeros 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 EPMTTP, 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 (EPMTPQ): 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 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 EPMTPQ.

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, para la subfase 1b.

### **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.

## 7. TIPOS DE TARIFA

Existen varios tipos de tarifas, especificadas en la Ordenanza Metropolitana No.201:

- Tarifa Plana o única
- Tarifa variable por distancia de recorrido
- Tarifa variable por etapas o transferencias
- Tarifa por zonas

### Tarifa Plana o Única

Los valores de las tarifas que fueron calculados en el año 2016 han sido proyectados para los años 2019, 2020 y 2021, considerando los incrementos por inflación, los cuales se aplicarían para la operación en las tres fases de integración evaluadas. También se ha considerado que estas tarifas se aplican dentro de una ventana de tiempo, correspondiente a un período de 90 minutos, que equivale a la máxima duración de un viaje calculado sobre el tiempo necesario para un desplazamiento completo de un usuario, tomando en cuenta las transferencias efectuadas. Los valores resultantes, (detallados en el Anexo I) para cada una de las fases de integración propuesta son los siguientes:

Primera Integración	2019
Tarifa Técnica	0,43
Tarifa al Usuario Completa	<b>0,48</b>
Tarifa al Usuario Reducida	<b>0,24</b>
Tarifa al Usuario Preferencial	<b>0,10</b>

Segunda Integración	2020
Tarifa Técnica	0,53
Tarifa al Usuario Completa	<b>0,59</b>
Tarifa al Usuario Reducida	<b>0,30</b>

Tarifa al Usuario Preferencial	<b>0,10</b>
--------------------------------	-------------

Tercera Integración	2021
Tarifa Técnica	0,54
Tarifa al Usuario Completa	<b>0,61</b>
Tarifa al Usuario Reducida	<b>0,30</b>
Tarifa al Usuario Preferencial	<b>0,10</b>

### Tarifa variable con pago por transferencias

La Secretaría de Movilidad considerando estudios contratados previamente para la Operación del Metro y para la Definición de Tarifas del Sistema de Transporte Público, cuenta con sendas propuestas. El estudio de la firma consultora GSD contratado a través de la CAF en el año 2016, plantea diferentes tarifas para utilización del Metro y de los otros tres subsistemas, así como también diversos valores adicionales por transferencia,

La propuesta de tarifas realizada por GSD es la que se resume en el detalle siguiente:

TIPO DE VIAJE	METRO	METROBÚS	CONVENCIONAL	CABLE
VIAJE SENCILLO (mono operador)	0.58	0.52	0.52	0.52

Tarifa adicional por transferencia:

De Metro a Metrobús-Q, Convencional o Cable = 0,16  
 Costo viaje total = 0,74

De Metrobús-Q, Convencional o Cable a Metro = 0,22  
 Costo viaje total = 0,74

Transferencias entre Metrobús-Q, Convencional o Cable = 0,16  
 Costo viaje total = 0,68

Este planteamiento, por su diseño, complicaría el entendimiento y aceptación por parte de los usuarios, así como la preferencia de uso por uno u otro subsistema, dependiendo del valor a pagar, situación que complicaría la utilización del sistema de transporte público por parte de la ciudadanía.

La propuesta de tarifas por Metro-Madrid, es la que se resume en el cuadro siguiente:

TIPO DE VIAJE	METRO	METROBÚS	CONVENCIONAL	CABLE
Viaje Sencillo (mono operador)	0,48	0,48	0,48	0,48
Costo por transferencia (N transferencias_Multi operador, con ventana de tiempo)	0,26	0,26	0,26	0,26
Tarifa total	0,74	0,74	0,74	0,74

Por otro lado, el estudio realizado por Metro Madrid, plantea la aplicación de un solo valor para la tarifa monoperador y un único valor adicional para las transferencias entre los diferentes subsistemas integrados.

La Secretaría de Movilidad, considera que para la Primera Integración (Metro y Metrobús-Q) y Segunda Integración (Metro, Metrobús-Q y Convencional) se aplique un esquema de tarifa variable con pago por transferencias. Es decir, se propone una tarifa de USD 0,47 en la primera validación que se realice en cualquiera de los subsistemas indicados en el cuadro anterior; y un pago adicional de USD 0,26 por una o varias transferencias entre subsistemas, siempre y cuando se realice dentro de la ventana de tiempo establecida de 90 minutos.

Al considerar los cálculos de tarifas por cada uno de los subsistemas utilizados con una penalización o adicional por transferencia; los valores resultantes son los siguientes:

TIPO DE VIAJE	METRO	METROBÚS	CONVENCIONAL
Viaje Sencillo (mono operador)	0,47	0,47	0,47
Costo por transferencia (No. transferencias Multioperador, con ventana de tiempo)	0,26	0,26	0,26
Tarifa total	0,73	0,73	0,73

Para la Tercera Integración, en donde se integran todos los subsistemas: Metro, Metrobús-Q, Convencional y Cable, se propone las tarifas que se muestran en la siguiente tabla:

TIPO DE VIAJE	METRO	METROBÚS	CONVENCIONAL	CABLE
Viaje Sencillo (mono operador)	0,48	0,48	0,48	0,48
Costo por transferencia (N transferencias_Multi operador, con ventana de tiempo)	0,26	0,26	0,26	0,26
Tarifa total	0,74	0,74	0,74	0,74

El incremento de un centavo de dólar, se debe a la inflación acumulada de dos años, ya que esta Fase se implantaría en el 2021.

### **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, fuentes y formas de financiamiento para estos fines.

La Secretaría de Movilidad, recomienda la aplicación de tarifas con cobro adicional por transferencia, por las siguientes consideraciones:

- Transparenta los costos operacionales por Subsistema.
- El 70% de la población realiza sus desplazamientos en transporte público en una sola etapa, es decir sin transferencia.
- El 30%, actualmente utiliza una o más transferencias para realizar su viaje.

En el caso de la Segunda integración, las tarifas sugeridas son consideradas solo para los subsistemas PLMQ y Metrobús-Q, el subsistema Convencional mantendrá su propia tarifa, ya que no está integrado.

Es necesario aclarar que, los valores de tarifa de las fases de integración son las tarifas al usuario, valores que no corresponden a la remuneración de la operación de cada uno de los subsistemas. La redistribución de ingresos se establecerá según las fórmulas que se definirán en base al estudio de consultoría para la Implementación del Sistema Integrado de Recaudo.

## **8. TARIFA PARA EL TRANSPORTE INTRACANTONAL COMBINADO Y RURAL, SITUACIÓN ACTUAL 2018**

### **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.

### **Análisis**

Existen tramos importantes de rutas que son compartidas 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, se ha generado competencia entre ambas modalidades.

Actualmente, los usuarios suelen elegir subir a las unidades del DMQ porque su pasaje es menor, pero una subida del pasaje en un porcentaje igual a la subida otorgada por la ANT (25% dispuesta por la Resolución 007-DIR-2012-ANT), posiblemente produciría en esas zonas una disminución del número de usuarios en las operadoras del DMQ.

En las mesas de diálogo, se llegó a un preacuerdo con los operadores para proponer un incremento del 20% al valor actual de las tarifas, con excepción de la tarifa en el sector de Píntag, cuyos operadores solicitaron un tratamiento especial (una tarifa superior) por las condiciones particulares del caso.

### **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 las tarifas en un 20 %.

### **Recomendación**

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

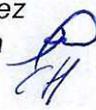
### **9. GLOSARIO**

Para facilidad de lectura del presente documento, se presente en este apartado, algunas definiciones técnicas.

- a) Caja común.- Modelo de gestión para la administración centralizada de los recursos provenientes del recaudo por la prestación del servicio de transporte de pasajeros.
- b) Operadores / Operadora.- Persona jurídica debidamente habilitada para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, mediante la obtención del título habilitante correspondiente emitido por la autoridad competente.
- c) Rutas y frecuencias.- Recorridos e itinerarios de operación autorizados, en los títulos habilitantes, para la prestación del servicio de transporte de pasajeros.
- d) Sistema integrado de recaudo.- Herramienta de alta confiabilidad y seguridad en la recaudación y gestión de los recursos provenientes del recaudo por la prestación del servicio de transporte de pasajeros.
- e) Sistemas inteligentes de transporte.- Conjunto de aplicaciones informáticas y sistemas tecnológicos desarrollados con el objetivo de mejorar la seguridad y eficiencia del transporte terrestre, fortaleciendo la gestión operacional y el control.
- f) Sistema metropolitano de transporte público de pasajeros.- Consiste en el conjunto de servicios brindados en los siguientes Subsistemas, los mismos que

operan en el ámbito intracantonal, pudiendo ser urbano (entre parroquias urbanas), rural (entre parroquias rurales) o combinado (entre parroquias urbanas y rurales):

- i. Transporte masivo de pasajeros denominado Metro de Quito.
  - ii. Transporte colectivo de pasajeros en corredores viales exclusivos BRT, denominado Metrobús Q
  - iii. Transporte colectivo en rutas y frecuencias denominado convencional.
  - iv. Transporte público de pasajeros por cable denominado Quito Cables.
- g) Tarifa.- Rubro cancelado por el usuario del transporte público de pasajeros.

  
Marcelo Narváez  
Roberto Noboa  
Julio Arteaga 

13 de agosto de 2018

**ANEXO I**

**CÁLCULO DE TARIFA  
PLANA ÚNICA EN LAS  
FASES DE  
INTEGRACIÓN**

## CÁLCULO DE LA TARIFA ÚNICA EN LAS FASES DE INTEGRACIÓN

### TARIFA TECNICA

	ETAPAS DE INTEGRACIÓN		
	2019	2020	2021
Valores por año	412.877.322	1.023.234.355	1.047.425.691

TOTAL DE ETAPAS por día		
2019	2020	2021
1.131.171	2.803.382	2.869.659

Metro	138.284.865	143.109.660	145.527.944
Cable	0	0	8.432.350
Troncal	163.817.704	166.274.970	168.769.094
Alimentación	110.774.753	112.436.374	114.122.919
Intracantonal rural	0	0	0
Intracantonal Urbano	0	601.413.351	610.573.383
Intracantonal Combinado	0	0	0

### Costos de operación

Metro	103.642.024	103.686.889	107.647.811
Cable	0	0	6.156.927
Troncal	62.052.622	62.983.411	63.928.162
Alimentación	44.679.122	45.545.217	46.353.212
Intracantonal rural	0	0	0
Intracantonal Urbano	0	195.483.457	198.996.679
Intracantonal Combinado	0	0	0
Costo Total	210.373.767	407.698.975	423.082.792

Costo por etapa promedio	0,51	0,40	0,40
--------------------------	------	------	------

### TARIFA TECNICA FINAL (por número de viajes)

ETAPAS DE INTEGRACIÓN		
2019	2020	2021

0,43      0,53      0,54

### TARIFAS AL USUARIO

#### PROCENTAJES DE PASAJEROS SEGÚN TARIFA

Porcentaje de tarifa completa	80%
Porcentaje de tarifa reducida	19,4%
Porcentaje de tarifa preferencial	0,6%

TARIFA COMPLETA	0,48	0,59	0,61
TARIFA REDUCIDA (50 % de acuerdo a disposiciones legales)	0,24	0,30	0,31
TARIFA PREFERENCIAL ( para personas de capacidad reducida)	0,1	0,1	0,1

# **ANEXO II**

**TARIFAS TRANSPORTE  
INTRACANTONAL  
COMBINADO - ACTUAL /  
ACTUAL+20%**

### 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	\$ 0,60
	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
	BELLO HORIZONTE	\$ 0,30	\$ 0,36

**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



PROCURADURÍA METROPOLITANA

Expediente Procuraduría No. 2016-01783  
Ticket Gdoc No. 2018-123592

Oficio No. 00212-2018

D.M. de Quito, a 14 de agosto de 2018

Señor Abogado  
Diego Cevallos Salgado  
**Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito**  
Presente.-

**QUITO** SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO  
ALCALDÍA **RECEPCIÓN**

Fecha: **14 AGO 2018** Hora **18:30**

Nº. HOJAS *treinta y siete -37-*

Recibido por: *[Firma]*

De mi consideración:

En atención al Oficio No. SGC-2575 de 14 de agosto de 2018, por medio del cual solicita a esta Dependencia la emisión de un criterio legal respecto del proyecto de Ordenanza Metropolitana que “Establece la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito”, cúmpleme manifestar lo siguiente:

**I. Competencia:**

De conformidad con la Resolución A 004 de 12 de febrero de 2015 y el encargo efectuado por el señor Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, mediante acción de personal No. 51-751 de 12 de enero de 2016, quien suscribe es competente, en calidad de Procurador Metropolitano, para emitir el siguiente criterio.

**II. Solicitud formulada:**

Mediante Oficio No. SGC-2575 de 14 de agosto de 2018, recibido en esta Dependencia Metropolitana en la misma fecha, a las 15H51, a través del cual usted solicita:

*“Por disposición del Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad, y en aplicación a lo establecido en el literal c) del artículo 13 de la Resolución del Concejo Metropolitano de Quito No. C 074, sancionada el 11 de marzo de 2016; me permito solicitar a usted, se sirva emitir su informe y criterio legal respecto del proyecto de Ordenanza Metropolitana que establece la estructura tarifaria para el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito.”*



### III. Antecedentes:

- 1) Mediante de Oficio No. SG-2573 de 14 de agosto de 2018, la Secretaría General del Concejo Metropolitano emite criterio de cumplimiento de la revisión de los requisitos formales de dicho proyecto, previo al envío a la Comisión competente en función de la materia.
- 2) A través de Oficio No. A 0280 de 14 de agosto de 2018, el Alcalde Metropolitano informa al Abg. Diego Cevallos Salgado, Secretario General del Concejo Metropolitano, que asume la iniciativa del proyecto de ordenanza a efectos de que sea puesto en conocimiento de la Comisión Permanente que corresponda, de forma previa a su tratamiento en el seno del Concejo Metropolitano.
- 3) Mediante Oficio No. SM-SD-2018-1474 de 14 de agosto de 2018, el Ing. Alfredo León Banderas, Secretario de Movilidad, pone en conocimiento del señor Alcalde Metropolitano y del Secretario del Concejo Metropolitano, que en cumplimiento de la Transitoria Segunda de la Ordenanza No. 201, adjunto encontrarán la propuesta de Proyecto de Ordenanza Metropolitana que establece la Estructura Tarifaria para el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, la cual pone a su consideración para su revisión, y de ser pertinente se sirva remitir al Concejo Metropolitano para su aprobación.
- 4) 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 la estructura tarifaria para el transporte público del Distrito Metropolitano de Quito.
- 5) Se adjunta al proyecto de Ordenanza el Informe de Cumplimiento de las Disposiciones Transitorias de la Ordenanza Metropolitana No. 201 de 08 de febrero de 2018, emitido por la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, contenido en el Informe Técnico No. SM-DPPM-090/2018.

### IV. Base legal:

- **Constitución de la República:**

*“Art. 226.- Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución.”*

*“Art. 264.- Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:*

*3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana. (...)*



PROCURADURÍA METROPOLITANA

6. *Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal. (...)*”

• **Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, COOTAD:**

*“Art. 7.- Facultad normativa.- Para el pleno ejercicio de sus competencias y de las facultades que de manera concurrente podrán asumir, se reconoce a los consejos regionales y provinciales, concejos metropolitanos y municipales, la capacidad para dictar normas de carácter general, a través de ordenanzas, acuerdos y resoluciones, aplicables dentro de su circunscripción territorial. El ejercicio de esta facultad se circunscribirá al ámbito territorial y a las competencias de cada nivel de gobierno, y observará lo previsto en la Constitución y la Ley...”*”

*El artículo 55 del COOTAD, establece como competencia exclusiva del gobierno autónomo descentralizado municipal la de: “(...)*

*e) Crear, modificar, exonerar o suprimir mediante ordenanzas, tasas, tarifas y contribuciones especiales de mejoras;*

*f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal; (...)*”. (Las negrillas me pertenecen)

*“Art. 84.- Funciones.- Son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano:*

*q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio; (...)*”

*“Art. 87.- Atribuciones del Concejo Metropolitano.- Al concejo metropolitano le corresponde:*

*a) Ejercer la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones;*

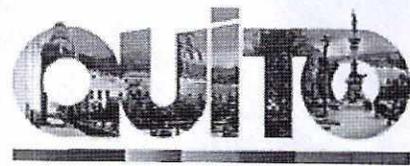
*b) Regular, mediante ordenanza metropolitana, la aplicación de tributos previstos en la ley a su favor;*

*c) Crear, modificar o extinguir tasas y contribuciones especiales por los servicios que presta y obras que ejecute;*

*w) Reglamentar los sistemas con los cuales han de efectuarse la recaudación e inversión de las rentas metropolitanas; (...)*”

*“Art. 130.- Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte.-*

*El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente*



PROCURADURÍA METROPOLITANA

forma:

*A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal.*

*La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia.*

*Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código.*

*Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional; y el cantonal, en tanto no lo asuman los municipios. (...)*

*“Art. 322.- Decisiones legislativas.- Los consejos regionales y provinciales y los concejos metropolitanos y municipales aprobarán ordenanzas regionales, provinciales, metropolitanas y municipales, respectivamente, con el voto conforme de la mayoría de sus miembros.*

*Los proyectos de ordenanzas, según corresponda a cada nivel de gobierno, deberán referirse a una sola materia y serán presentados con la exposición de motivos, el articulado que se proponga y la expresión clara de los artículos que se deroguen o reformen con la nueva ordenanza. Los proyectos que no reúnan estos requisitos no serán tramitados.*

*El proyecto de ordenanza será sometido a dos debates para su aprobación, realizados en días distintos.*

*Una vez aprobada la norma, por secretaría se la remitirá al ejecutivo del gobierno autónomo descentralizado correspondiente para que en el plazo de ocho días la sancione o la observe en los casos en que se haya violentado el trámite legal o que dicha normativa no esté acorde con la Constitución o las leyes.*

*El legislativo podrá allanarse a las observaciones o insistir en el texto aprobado. En el caso de insistencia, se requerirá el voto favorable de las dos terceras partes de sus integrantes para su aprobación. Si dentro del plazo de ocho días no se observa o se manda a ejecutar la ordenanza, se considerará sancionada por el ministerio de la ley.”*

- **Ley Orgánica De Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial:** 



PROCURADURÍA METROPOLITANA

*“Art. 3.- 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.”*

*“Art. 30.4.- 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. (...)”*

*“Art. 30.5.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias:*

*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;*

*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; (...)”*

*“Art. 201.- 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.”*



PROCURADURÍA METROPOLITANA

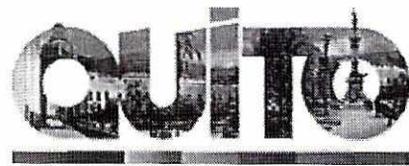
- *Reglamento a la LOTTySV, Arts. 46 y 60, referentes a tarifas preferenciales y límites del servicio de transporte intracantonal.*
- *Resolución No. 001-DIR-2003-CNTTT de 22 de enero de 2003 del Ex Concejo Nacional de Tránsito.*
- *Resolución No. 006-CNC-2012 de 26 de abril de 2012 del Concejo Nacional de Competencias.*
- *Resolución No. 003-CNC-2014 aclaratoria de la Resolución No. 006-CNC-2012 de 22 de septiembre de 2014, que 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;" (Las resaltado es de mi autoría).*
- *Ordenanza Metropolitana No. 0194 de fecha 13 de marzo de 2012, ORDENANZA METROPOLITANA QUE ESTABLECE EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS.*
- *Ordenanza Metropolitana No. 201 de 08 de febrero de 2018, ORDENANZA METROPOLITANA QUE ESTABLECE LA POLITICA TARIFARIA APLICABLE EN EL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.*

#### V. Criterio:

De los antecedentes, base legal y documentación que se adjunta, una vez que ha sido revisado el proyecto de ordenanza metropolitana, habida cuenta que dicho proyecto de ordenanza cumple con lo previsto con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, es criterio de esta Procuraduría Metropolitana que el proyecto presentado no escapa de las posibilidades constitucionales y legales para ser conocido y resuelto por el Concejo Metropolitano del MDMQ, por lo se emite informe y criterio favorable a la propuesta normativa en referencia.

Se deja constancia que la estructura tarifaria constante en el proyecto de ordenanza materia del presente informe y criterio es de exclusiva responsabilidad del órgano técnico que los emite y respecto de lo cual esta Procuraduría Metropolitana no efectúa análisis alguno por no ser competente para el efecto.

La responsabilidad del contenido técnico y financiero de la documentación que se adjunta y consta en el proyecto de Ordenanza es de estricta responsabilidad de las dependencias o entidades que los generen.



PROCURADURÍA METROPOLITANA

La oportunidad, mérito y conveniencia sobre las decisiones que se tomen en este caso son de competencia de las autoridades responsables del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Atentamente,

Dr. Gianni Frixone Enríquez  
**Procurador Metropolitano**

C.c. Concejal Eddy Sánchez  
**Presidente Comisión de Movilidad**

Adj: Expediente completo.

Realizado por:	Sumilla:
Dr. Juan Carlos Mancheno O.	