



EDICIÓN ESPECIAL

Año II - Nº 1404
**Quito, viernes 18 de
 diciembre de 2020**
Servicio gratuito



ING. HUGO DEL POZO BARREZUETA
DIRECTOR

Quito:
 Calle Mañosca 201
 y Av. 10 de Agosto
 Telf.: 3941-800
 Exts.: 3131 - 3134

182 páginas

www.registroficial.gob.ec

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

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

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

SUMARIO:

Págs.

**CONCEJO DEL DISTRITO
 METROPOLITANO DE QUITO**

ORDENANZAS METROPOLITANAS:

- 017-2020** Reformatoria del Código Municipal, que establece la integración de los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros 2
- 106-2020-AHC** Que aprueba el proceso integral de regularización del asentamiento humano de hecho y consolidado de interés social denominado Lote A Tres - Seis (A3-6) "El Bosque", de la Hacienda Tajamar, ubicado en la parroquia Calderón 141

ORDENANZA METROPOLITANA No. 017-2020**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

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

CONSIDERANDO:

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

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

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

Que, el artículo 85 del COOTAD manifiesta que los gobiernos autónomos descentralizados de los distritos metropolitanos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que puedan ser asumidas de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que se les asigne;

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

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

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

Que, los literales c), h) y k) del artículo 30.5 de la LOTTTSV establecen que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán entre sus competencias: “(...) c) *Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector; (...) h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector; (...) k) Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales.*”;

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

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

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

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

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

EXPIDE LA SIGUIENTE:

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

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

CAPÍTULO (...)

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

SECCIÓN I

GENERALIDADES

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

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

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

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

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

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

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

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

SECCIÓN II DE LA INTEGRACIÓN

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

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

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

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

La integración se ejecutará conforme las siguientes fases:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SECCIÓN II

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

PARÁGRAFO I

DEL CÁLCULO DE LAS TARIFAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabla No. 1. Esquema tarifas Urbano

| Tarifa Base | Tarifa de Integración | Total |
|-------------|-----------------------|-----------------------------|
| | + | \$ 0.15 Metro (*) = \$ 0.60 |

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

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

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

Tabla No. 2. Esquema tarifas Combinado Rural

| Tarifa Base | | Tarifa de integración | | Total | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------|------------------------|-----------------------|---|-----------------|------------------------|---|-----------------------------------|---------|--------------|---|---------------------------|---------|-----------------|---|---------------------------|---------|---------------------|---|---------------------------|--|
| Tarifas Anexo 2 | Combinado-rural | + | <table border="0"> <tr> <td>Tarifas Anexo 2</td> <td>Combinado-Rural</td> <td>=</td> <td>Tarifas Anexo 2 + Tarifas Anexo 2</td> </tr> <tr> <td>\$ 0.25</td> <td>Metro</td> <td>=</td> <td>Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25</td> </tr> <tr> <td>\$ 0.25</td> <td>Metrobús</td> <td>=</td> <td>Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25</td> </tr> <tr> <td>\$ 0.25</td> <td>Convencional</td> <td>=</td> <td>Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25</td> </tr> </table> | Tarifas Anexo 2 | Combinado-Rural | = | Tarifas Anexo 2 + Tarifas Anexo 2 | \$ 0.25 | Metro | = | Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25 | \$ 0.25 | Metrobús | = | Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25 | \$ 0.25 | Convencional | = | Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25 | |
| Tarifas Anexo 2 | Combinado-Rural | = | Tarifas Anexo 2 + Tarifas Anexo 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| \$ 0.25 | Metro | = | Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| \$ 0.25 | Metrobús | = | Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| \$ 0.25 | Convencional | = | Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| \$ 0.45 | Metro | + | <table border="0"> <tr> <td>Tarifas Anexo 2</td> <td>Combinado-Rural</td> <td>=</td> <td>\$ 0.45 + Tarifas Anexo 2</td> </tr> </table> | Tarifas Anexo 2 | Combinado-Rural | = | \$ 0.45 + Tarifas Anexo 2 | | | | | | | | | | | | | |
| Tarifas Anexo 2 | Combinado-Rural | = | \$ 0.45 + Tarifas Anexo 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| \$ 0.35 | Metrobús | + | <table border="0"> <tr> <td>Tarifas Anexo 2</td> <td>Combinado-Rural</td> <td>=</td> <td>\$ 0.35 + Tarifas Anexo 2</td> </tr> </table> | Tarifas Anexo 2 | Combinado-Rural | = | \$ 0.35 + Tarifas Anexo 2 | | | | | | | | | | | | | |
| Tarifas Anexo 2 | Combinado-Rural | = | \$ 0.35 + Tarifas Anexo 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| \$ 0.35 | Convencional 1 | + | <table border="0"> <tr> <td>Tarifas Anexo 2</td> <td>Combinado-Rural</td> <td>=</td> <td>\$ 0.35 + Tarifas Anexo 2</td> </tr> </table> | Tarifas Anexo 2 | Combinado-Rural | = | \$ 0.35 + Tarifas Anexo 2 | | | | | | | | | | | | | |
| Tarifas Anexo 2 | Combinado-Rural | = | \$ 0.35 + Tarifas Anexo 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

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

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

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

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

PARÁGRAFO II INGRESOS MONETARIOS Y SU DISTRIBUCIÓN

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

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

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

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

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

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

DISPOSICIONES GENERALES

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

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

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

DISPOSICIONES REFORMATARIAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

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

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DAMARIS PRISCILA ORTIZ PASUY
Firmado digitalmente por
DAMARIS PRISCILA ORTIZ PASUY
Fecha: 2020.12.01 22:11:05
-05'00'

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

CERTIFICADO DE DISCUSIÓN

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

DAMARIS PRISCILA ORTIZ PASUY
Firmado digitalmente por
DAMARIS PRISCILA ORTIZ PASUY
Fecha: 2020.12.01 22:11:46 -05'00'

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

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

EJECÚTESE:
JORGE HOMERO YUNDA MACHADO
Firmado digitalmente por
JORGE HOMERO YUNDA MACHADO
Fecha: 2020.12.01 23:28:16
-05'00'

Dr. Jorge Yunda Machado
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

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

DAMARIS PRISCILA ORTIZ PASUY
Firmado digitalmente por
DAMARIS PRISCILA ORTIZ PASUY
Fecha: 2020.12.01 22:12:15
-05'00'

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

Anexos del Art. 1: Integración.

Anexo 1 - Cronograma

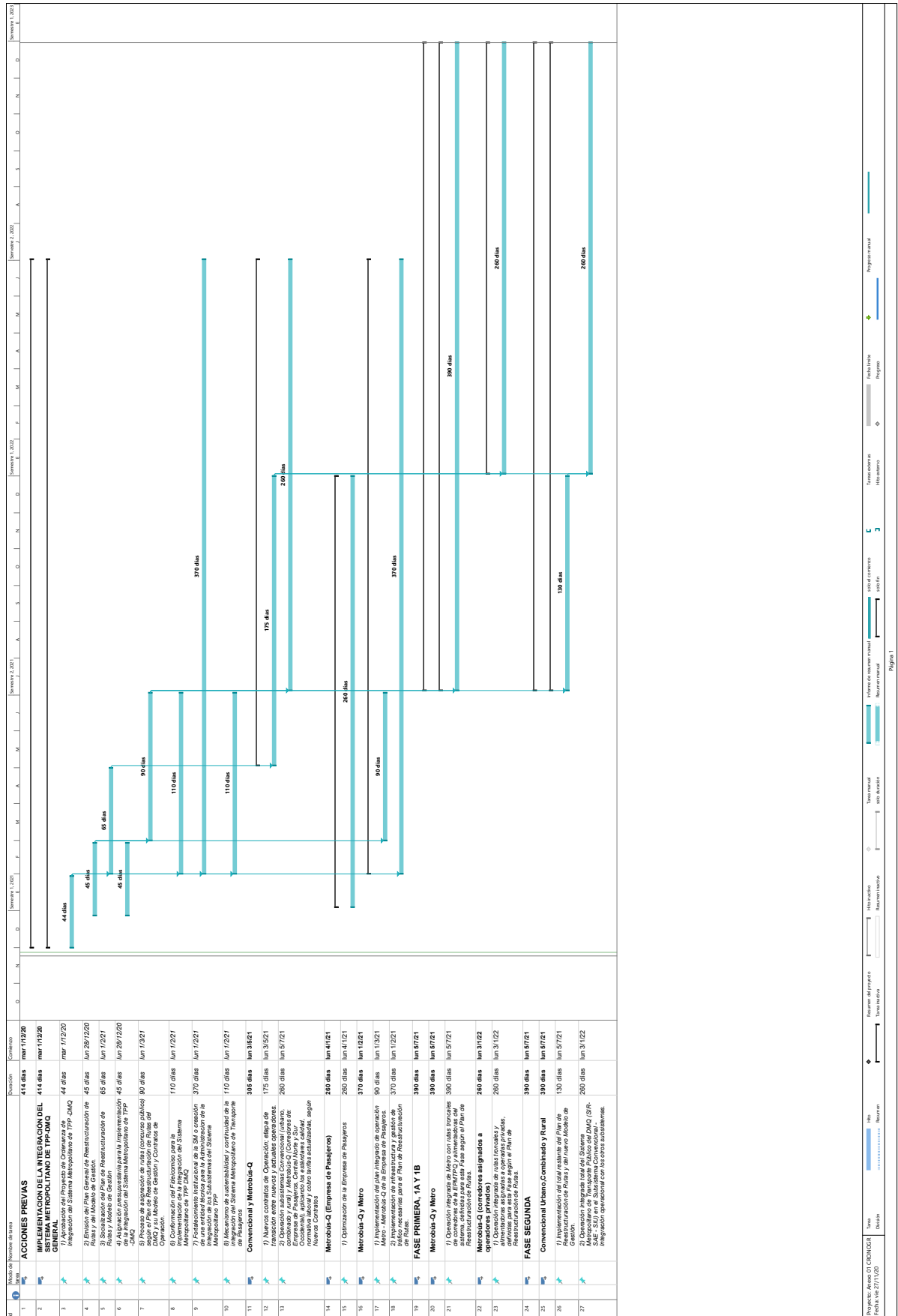


Figura 1

Anexo 2 – Plan Reestructuración Rutas

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Secretaría de Movilidad

Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito

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

Quito, noviembre - 2020

CONTENIDO

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

FIGURAS

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

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

TABLAS

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

MAPAS

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

ANEXOS

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

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

1. ANTECEDENTES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

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

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

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

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

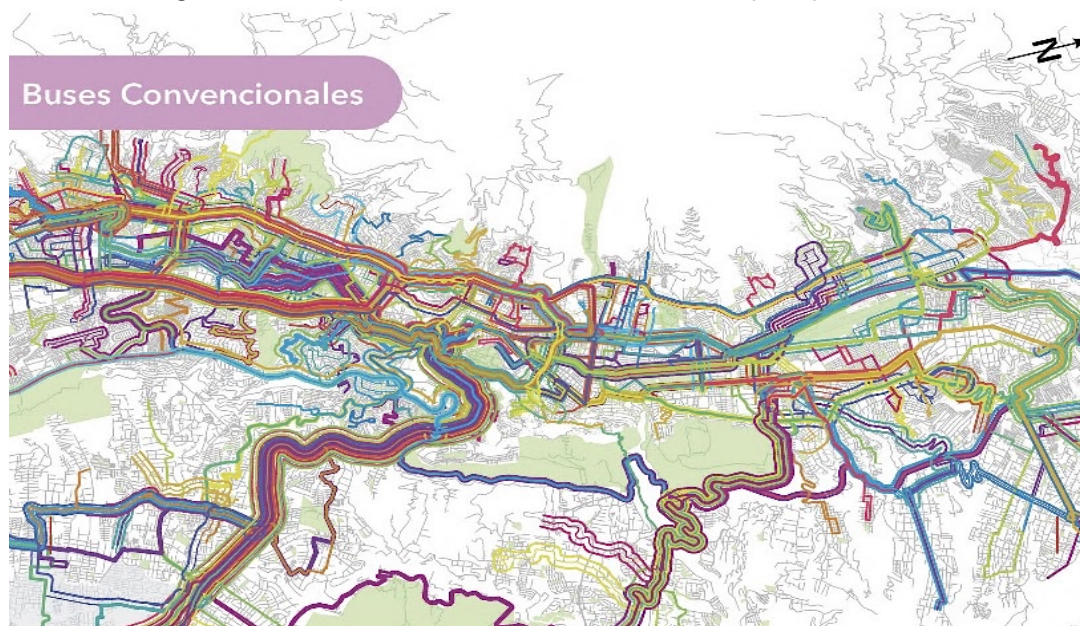
Por otra parte, también se puede observar que existen un grupo de rutas de transporte Convencional que tiene baja ocupación, siendo evidente la sobre oferta de unidades.

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

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

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

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



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

2.1 DATOS GENERALES DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DMQ

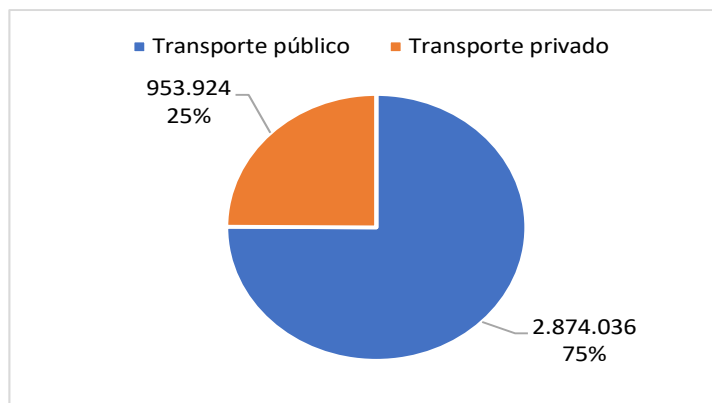
En la ciudad de Quito y sus áreas, se producen la siguiente información básica de referencia:

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

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

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

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

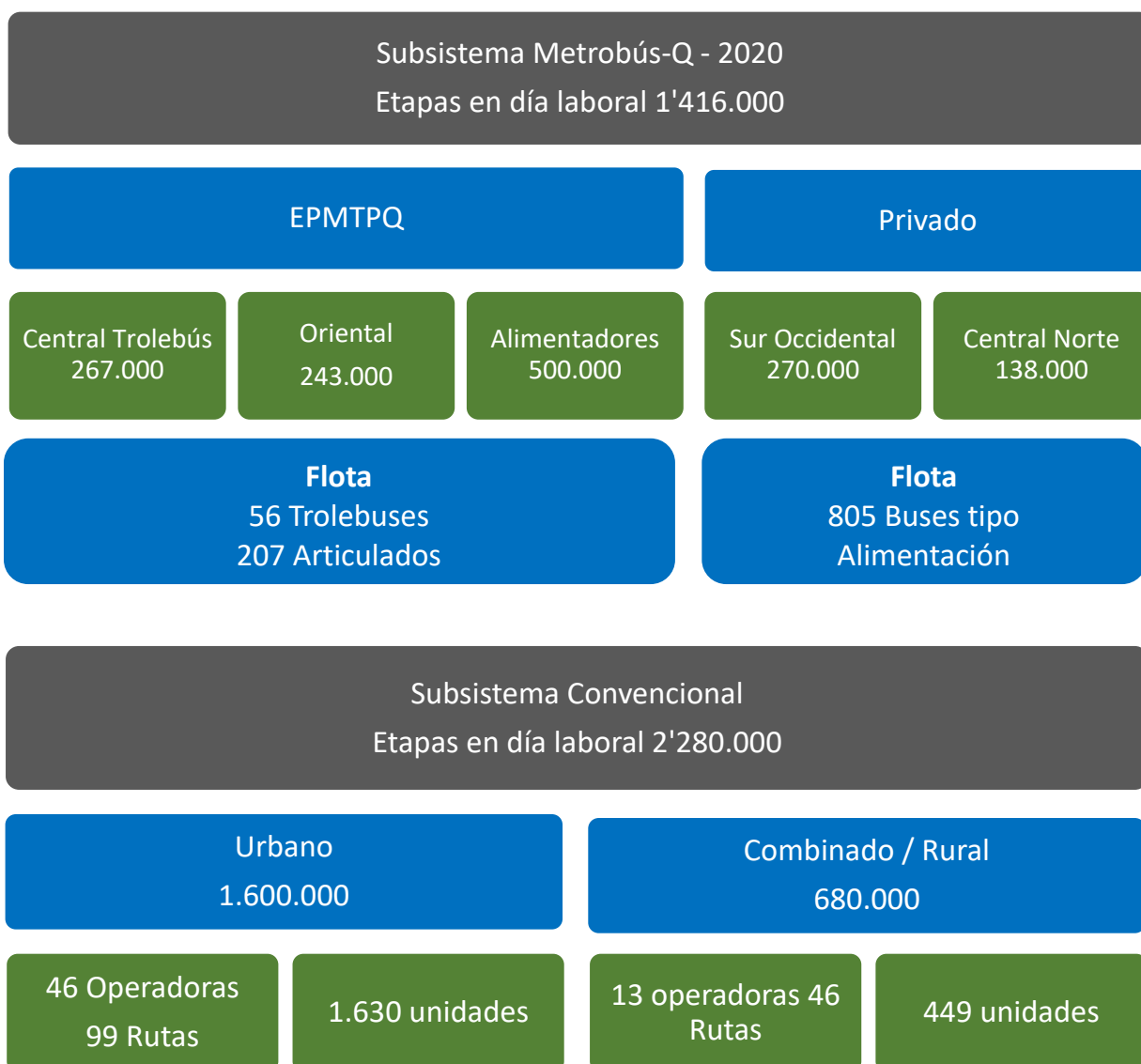


Elaboración: Propia - Fuente: Actualización del Modelo de Demanda del DMQ-MD17. Taryet / TRN, julio de 2018.

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

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

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



Elaboración: propia

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

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

Tabla 1: Flota actual de Transporte Público del DMQ

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

Fuente: Secretaría de Movilidad 2020.

3. OBJETIVOS

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

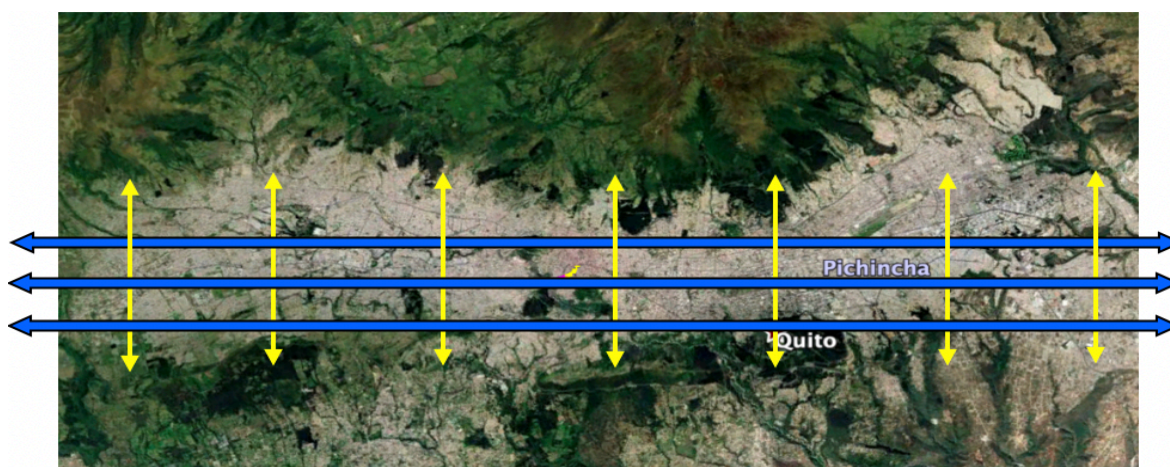
- Mejorar la accesibilidad e integración territorial;
- Ahorrar los tiempos de viaje;
- Mejorar de la calidad del servicio de transporte público;
- Racionalizar los recursos empleados;
- Descongestionar las centralidades de la ciudad;
- Mejorar el medioambiente;
- Generar oportunidades urbanas (calidad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

4. PROPUESTA

4.1 Modelo conceptual

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

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



Fuente: Elaboración propia

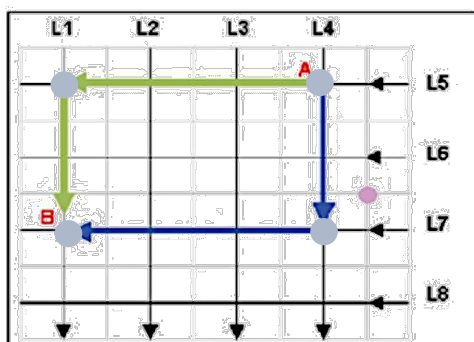
² Incluye a pasajeros sentados y de pie.

³ Incluye a trolebuses articulados y flota operativa.

4.1.1 Características de la nueva red

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

Figura No. 4: Esquema de red ortogonal



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

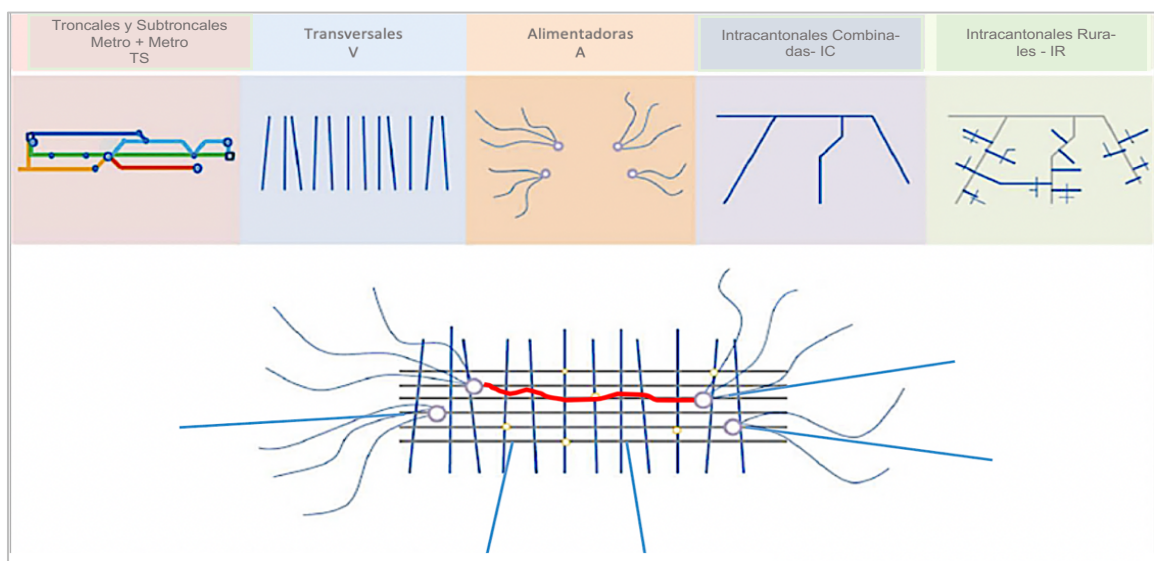
4.1.2 Componentes de la nueva red

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

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

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

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



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

4.1.3 Criterios de eficiencia y calidad de la nueva red⁴

Prioridad de circulación

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

Velocidad Promedio

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

Morfología y uniformidad

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

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

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

Cobertura y Accesibilidad

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

Conexidad y Conectividad

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

Oferta del servicio

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

Confort

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

Infraestructura

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

Intermodalidad

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

4.2 Lineamientos para la reestructuración de rutas

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

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

4.3 Condiciones para la operación integrada

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

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

4.4 Componentes del PRR-DMQ

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

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

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

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

5. COMPONENTE DISEÑO DE REESTRUCTURACIÓN DE LAS RUTAS DE TP

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

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

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

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

(*) La troncal del Corredor Sur Occidental está se toma cuenta en las Rutas Convencionales por su flota es de buses tipo
 (**) En las troncales Actuales y Propuestas de la EPMT PQ se consideran los circuitos Expreso Escolar y Nocturno.

Tabla 3: Resumen de Flota a retirar y Incorporar

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

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

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

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

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

Figura No. 6: Ejemplo 1 de reestructuración de rutas

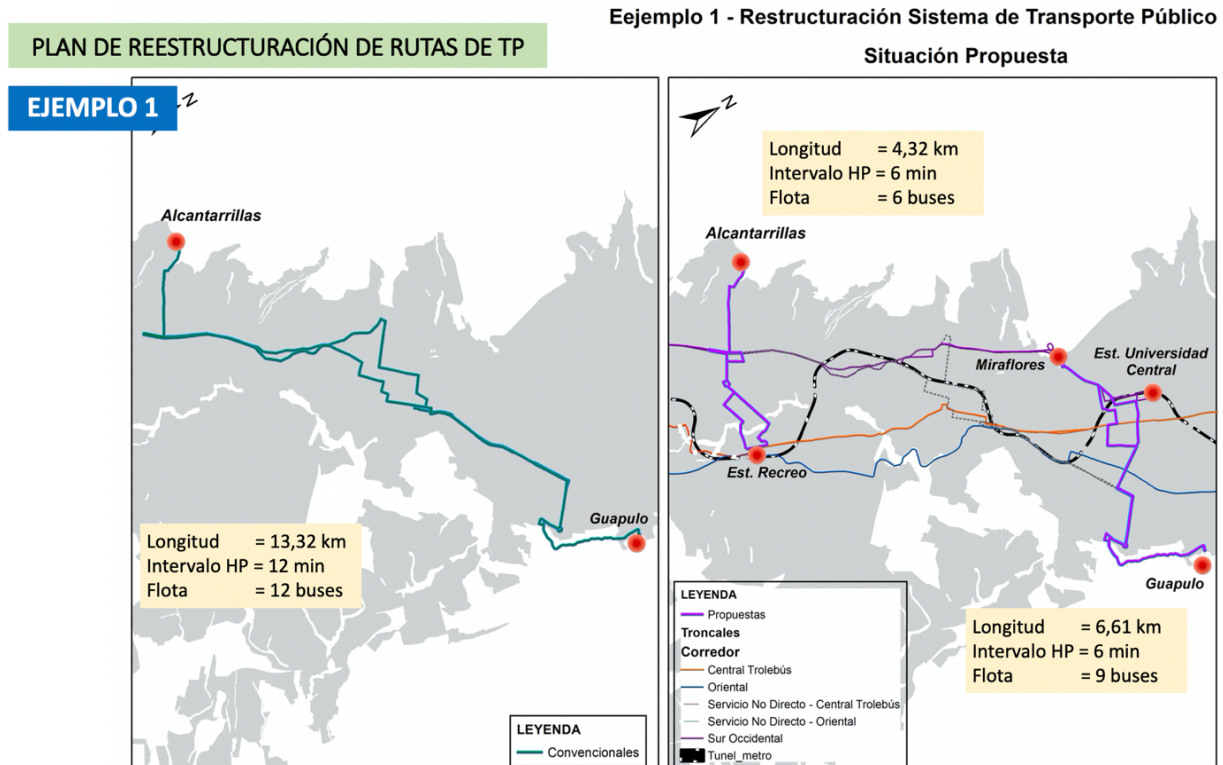
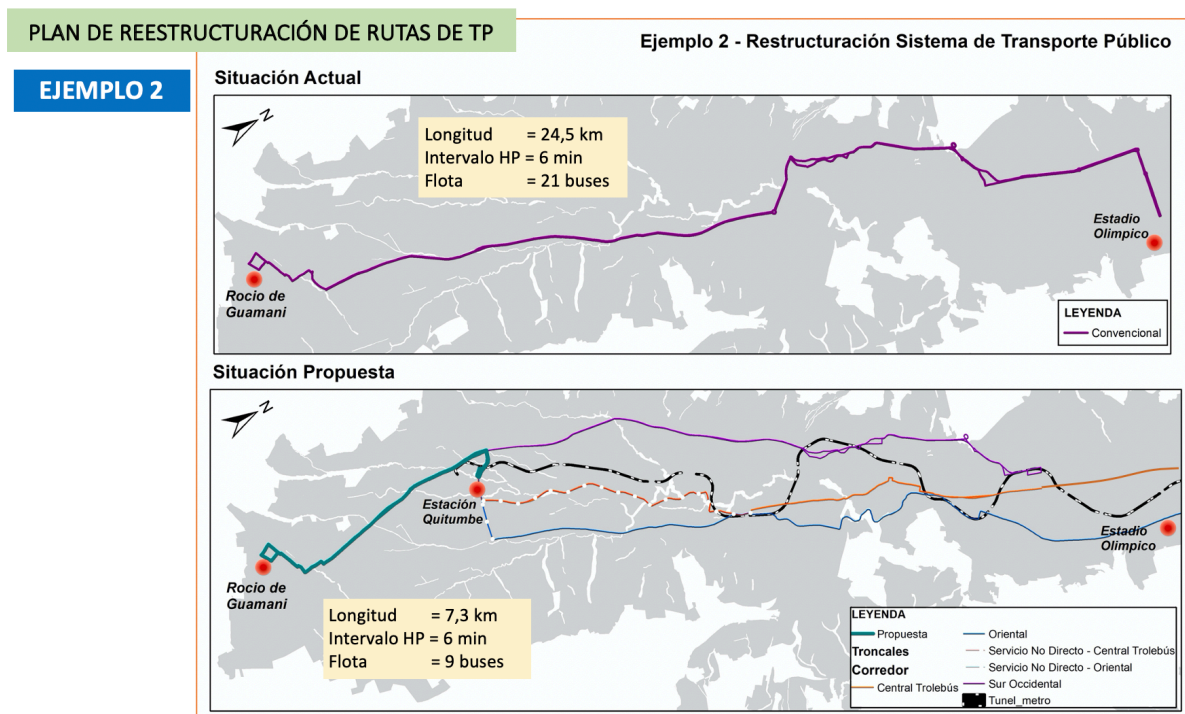


Figura No. 7: Ejemplo 2 de reestructuración de rutas



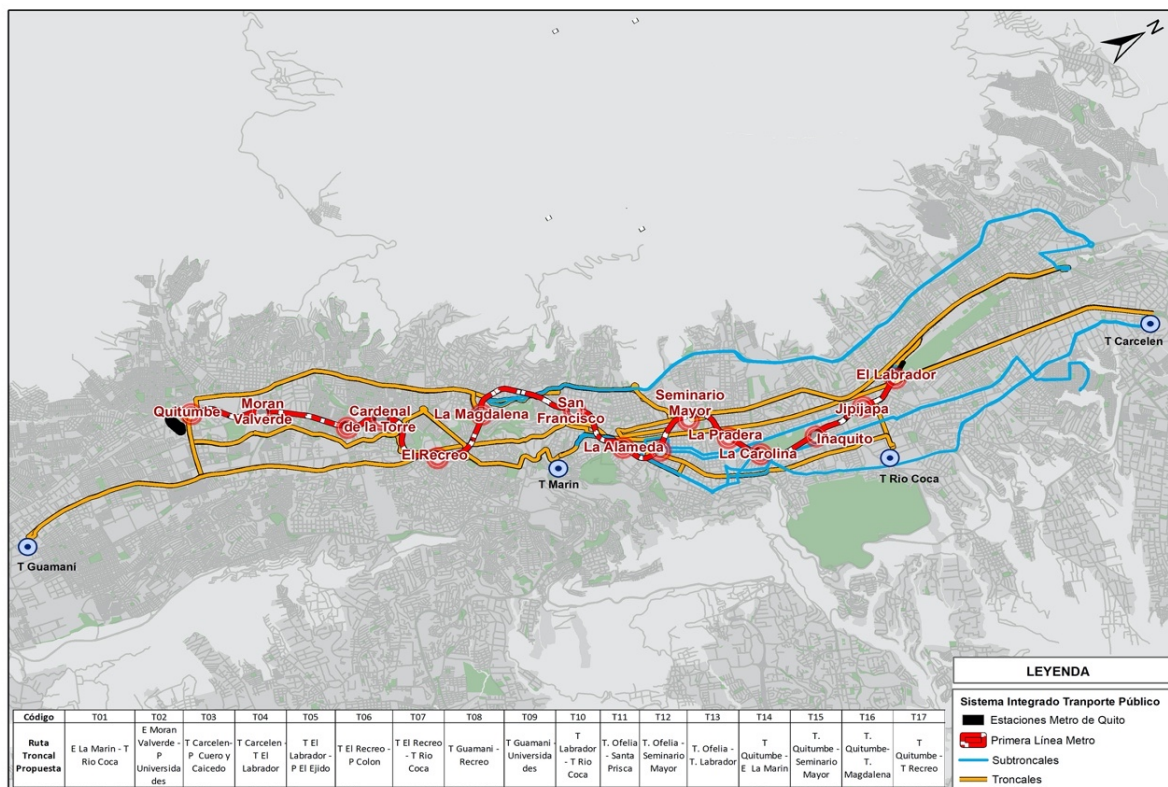
Seguidamente, se resumen las rutas propuestas por tipo:

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

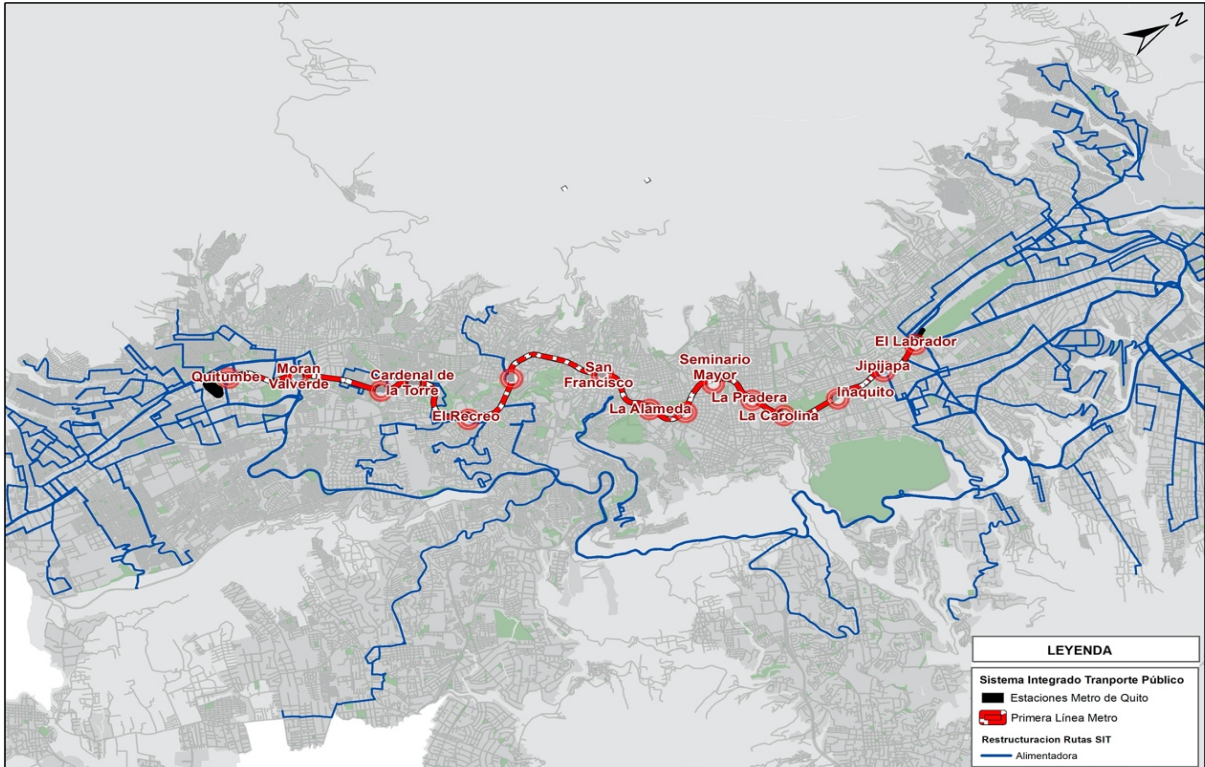
| No. | Tipo | Cantidad | Flota | Demanda Pas / día | Tipo vehículo |
|--------------|--------------------------|------------|--------------|-------------------|--|
| 1 | Alimentadora | 78 | 786 | 584.883 | Bus Tipo |
| 2 | Alimentadora Semiexpresa | 5 | 62 | 48.736 | Bus Tipo |
| 3 | Diagonal | 9 |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

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

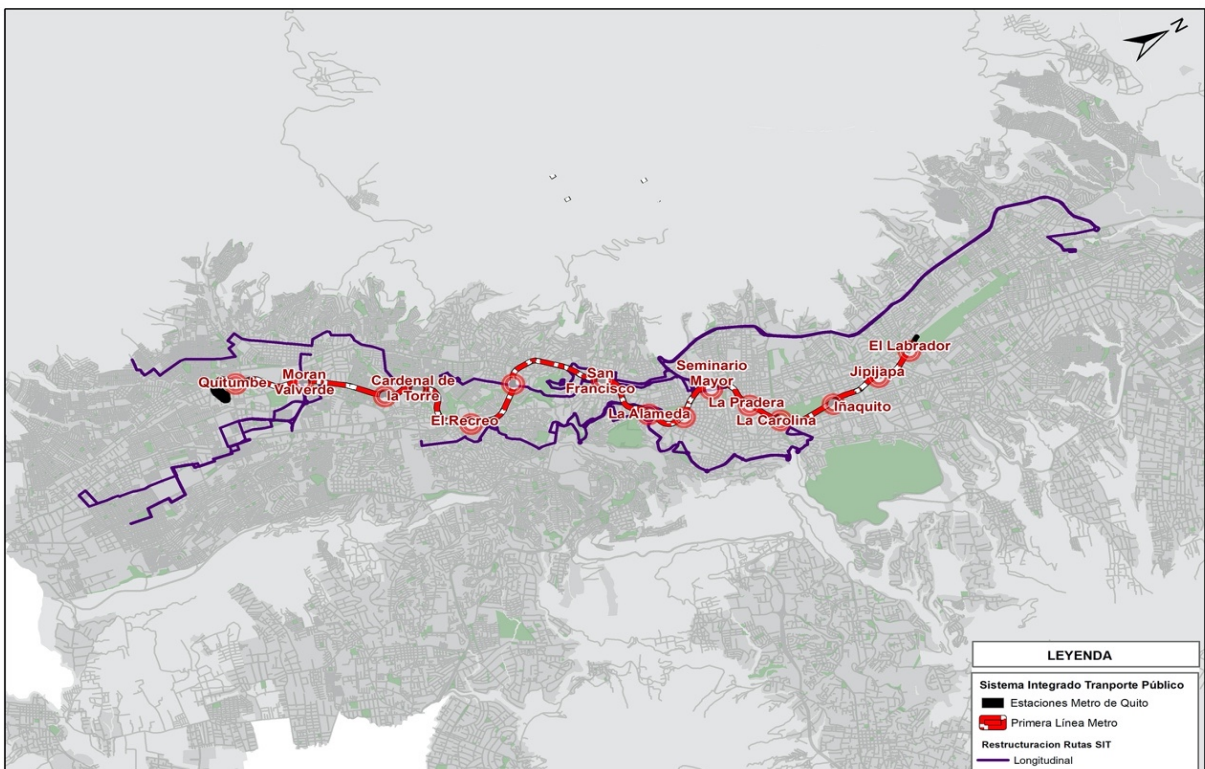
Mapa 1: Servicios Troncales y Subtroncales



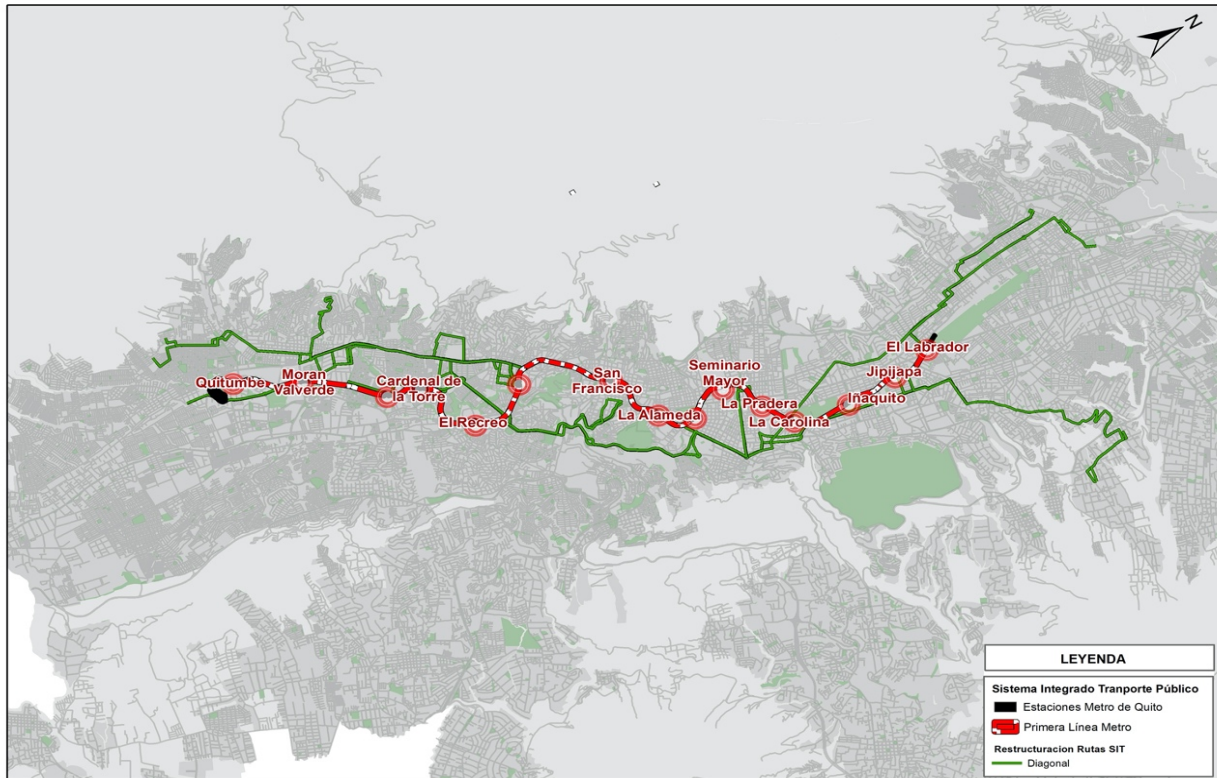
Mapa 2: Servicios Alimentadores



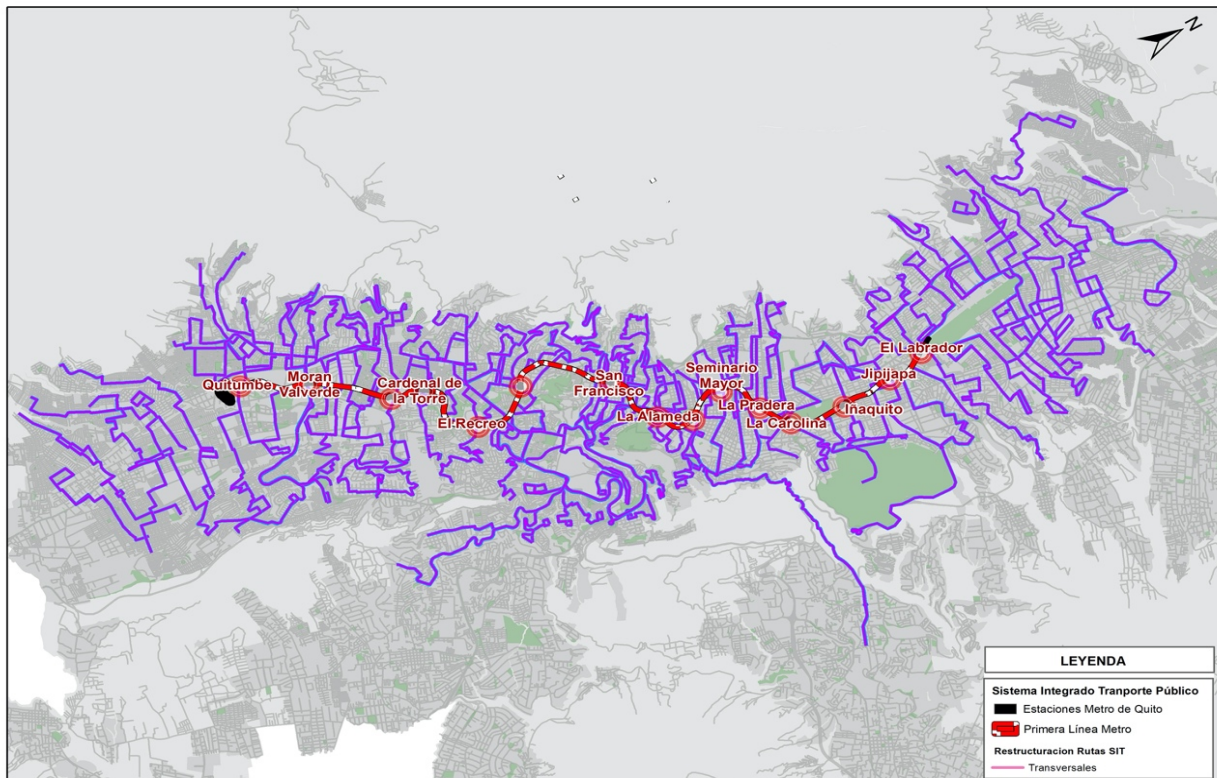
Mapa 3: Servicios Longitudinales



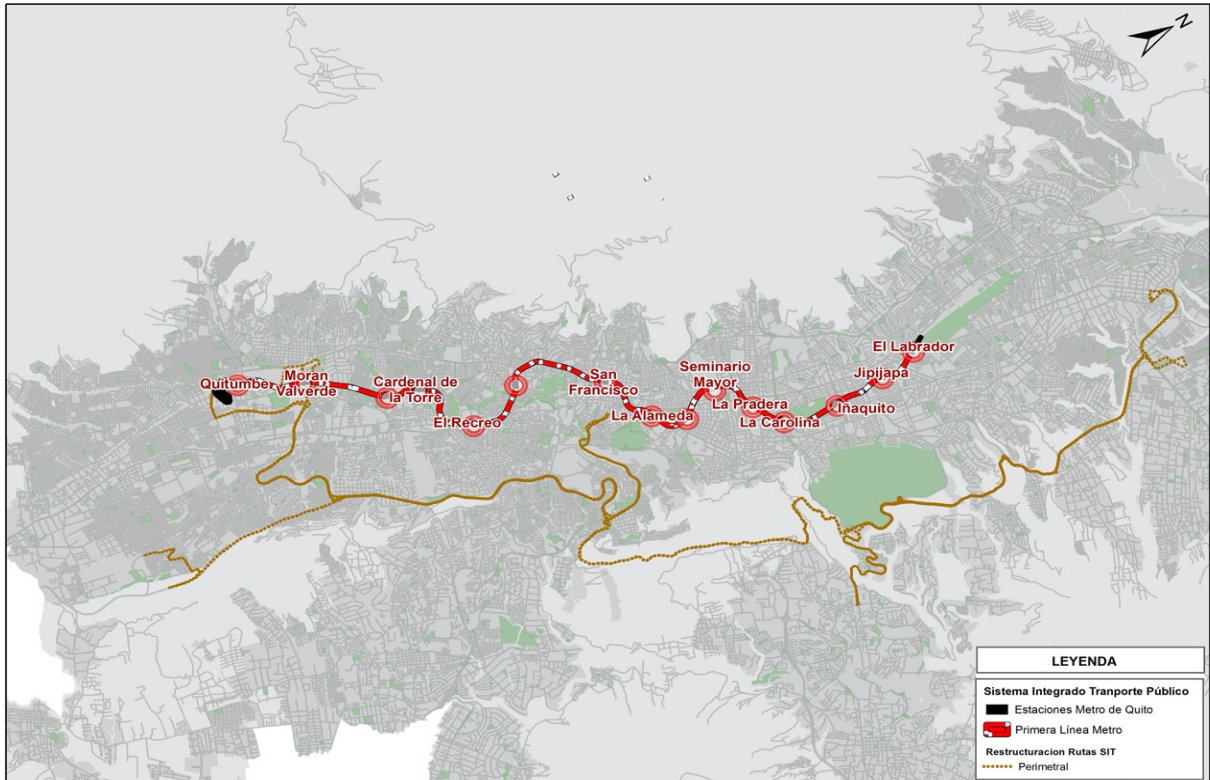
Mapa 4: Servicios Diagonales



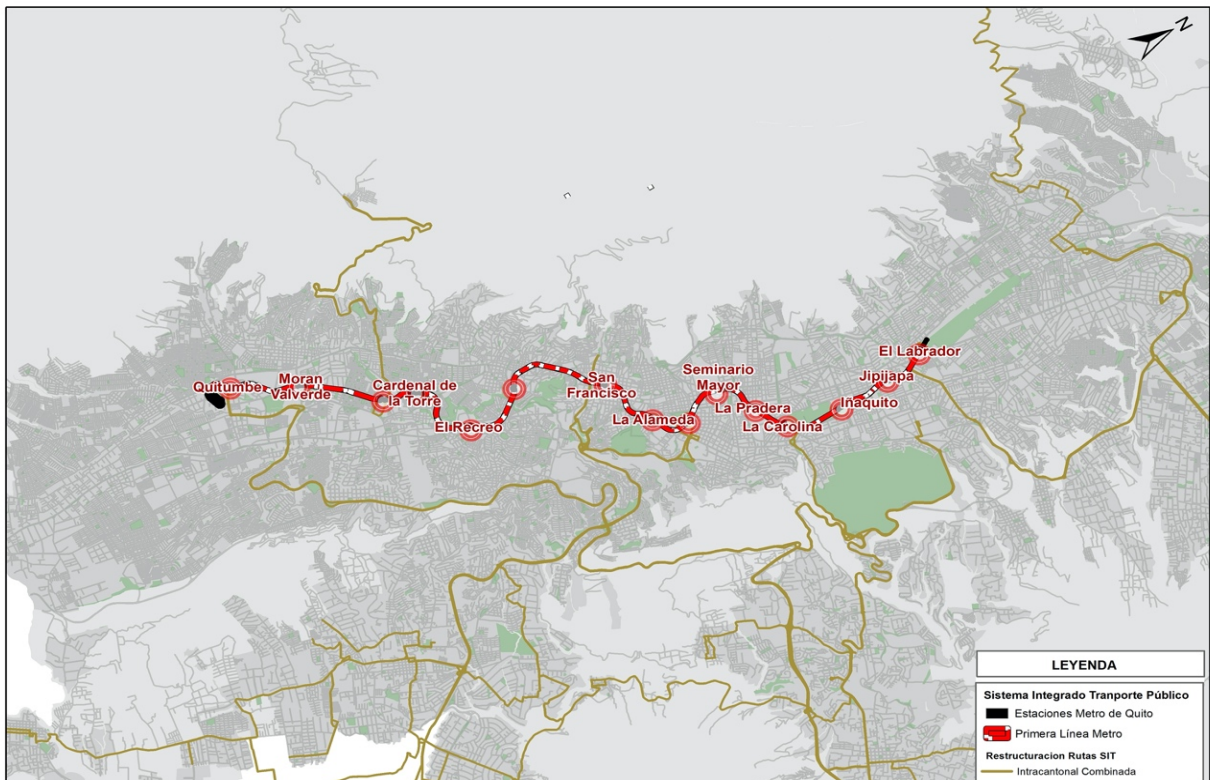
Mapa 5: Servicios Transversales



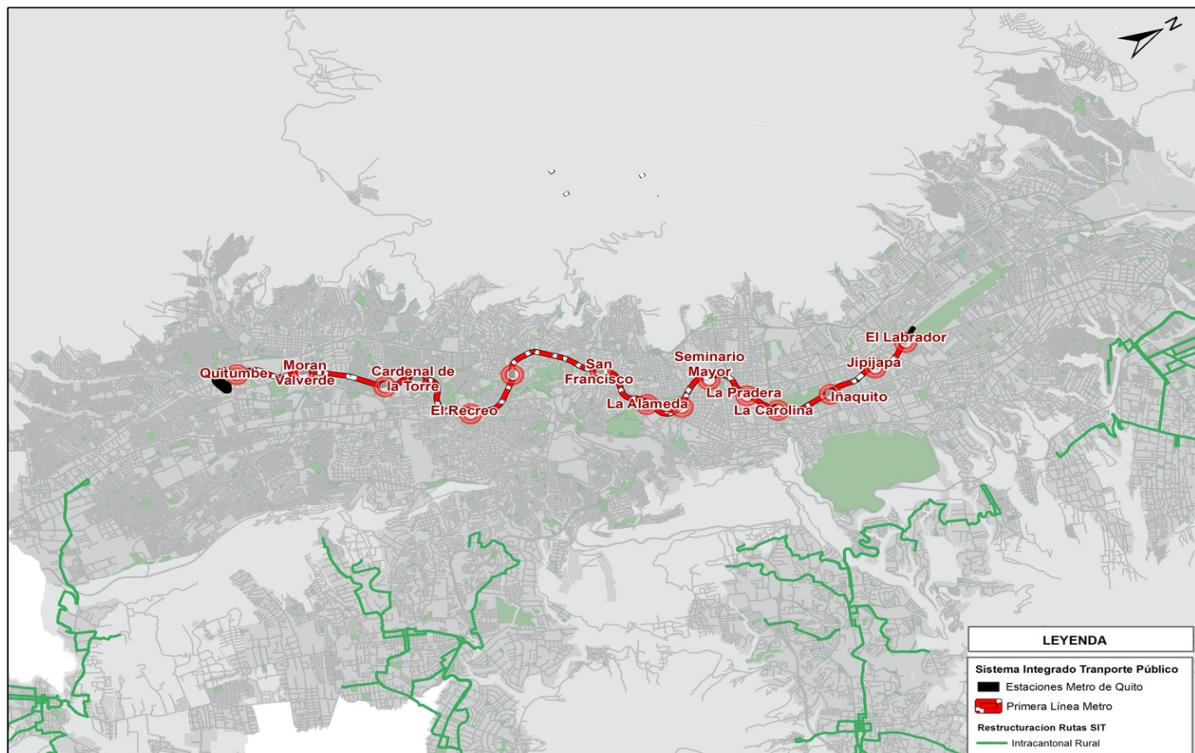
Mapa 6: Servicios Perimetrales



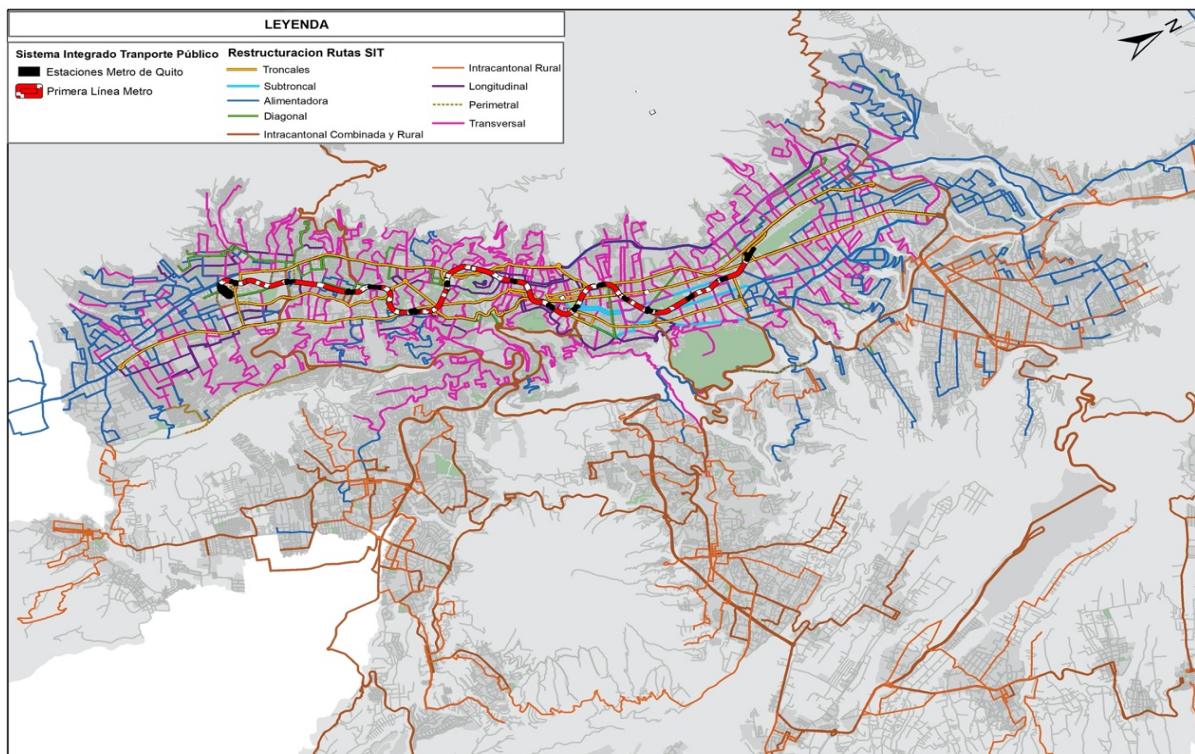
Mapa 7: Servicios Intracantoniales Combinados (Interparroquiales)



Mapa 8: Servicios Intracantoniales Rurales



Mapa 9: Red total de servicios del SITP DMQ



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

6. FASES DE IMPLEMENTACIÓN DEL SITP-DMQ

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

Tabla 6: Fases de implementación de la reestructuración de rutas

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

6.1 Fase Primera de Integración – Etapa 1A

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

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

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

Servicios troncales - Fase Primera de Integración – Etapa 1A

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

Tabla 7: Servicios Troncales – Fase 1A

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

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

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

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

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

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

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

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

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

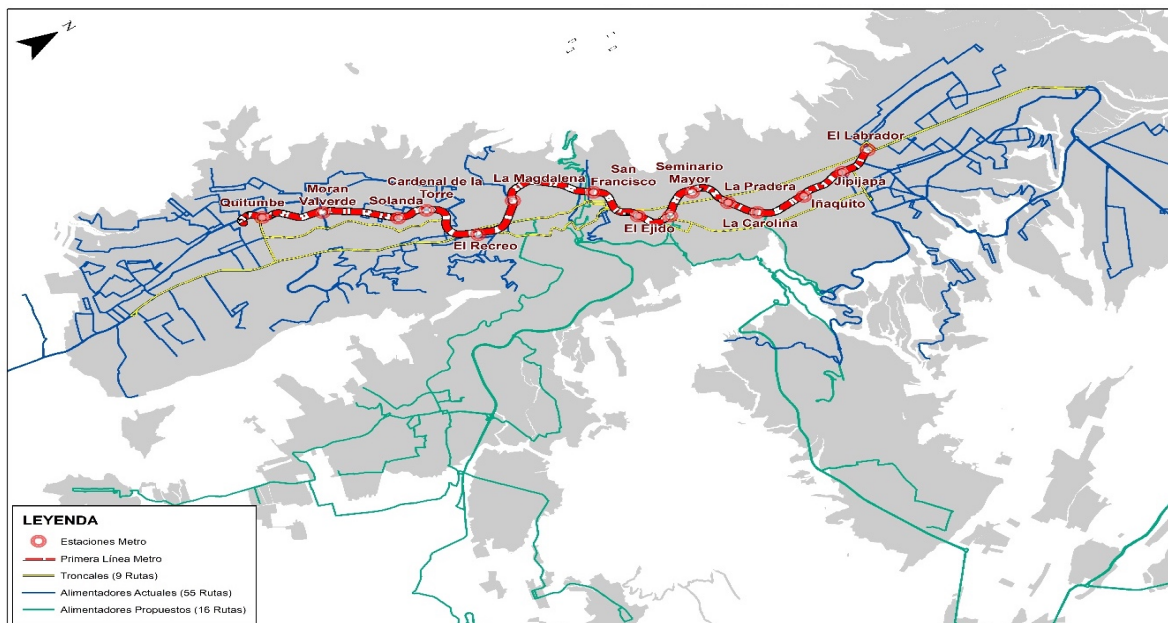
| Estación Terminal | Tipo de Ruta | Ruta Propuesta | Intervalo Pico | Intervalo Valle | Longitud vuelta (km) | Flota |
|---------------------------|------------------------------|--|----------------|-----------------|----------------------|-------|
| EM San Francisco Viaducto | Alimentador | Libertad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

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

EM = Estación de Metro

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

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



6.2 Fase Primera de Integración – Etapa 1B

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

Servicios Troncales Fase Primera de Integración – Etapa 1B:

Tabla 10: Servicios Troncales Fase 1B

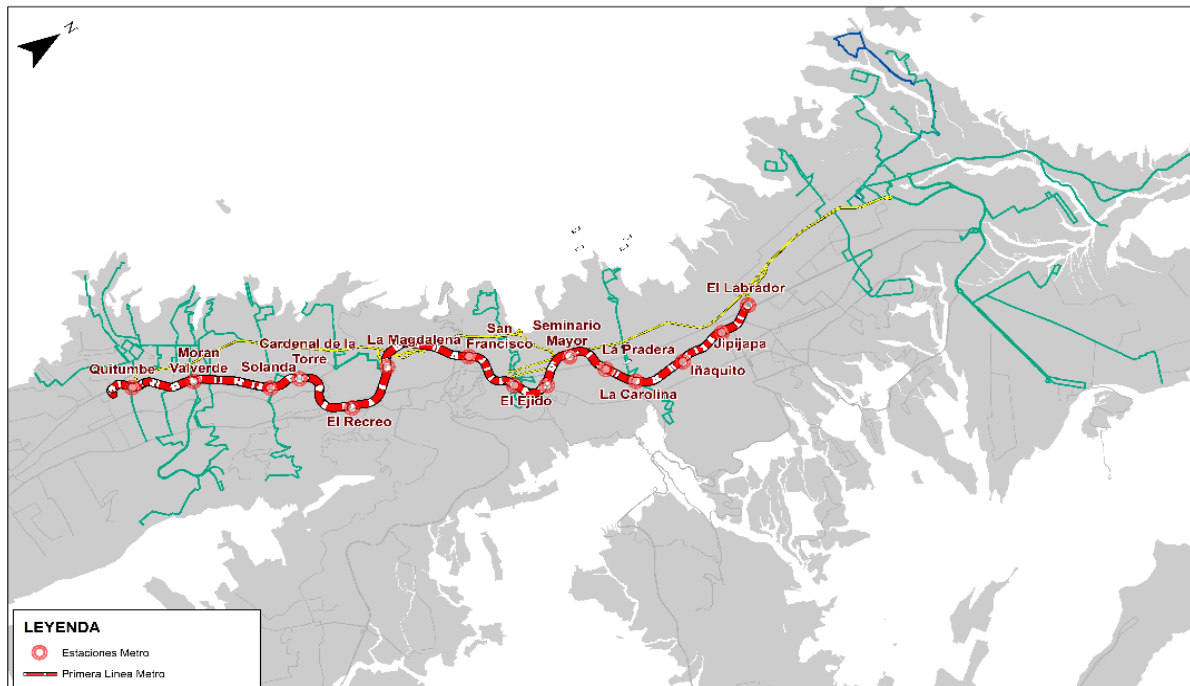
| No. | Tipo | Ruta Propuesta | Intervalo Pico | Intervalo Valle | Km Ida | Km Retorno | Flota |
|--------------|---------|-------------------------------|----------------|-----------------|--------|------------|-----------|
| 1 | Troncal | T. Quitumbe - Seminario Mayor | 6 | 8 | 14.12 | 13.85 | 18 |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

Tabla 11: Reestructuración de rutas - Fase 1B

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

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

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



6.3 Fase Segunda de Integración

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

Tabla 12: Servicio Troncal Fase 2

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

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

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

Tabla 13: Reestructuración de rutas Fase 2

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

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

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

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

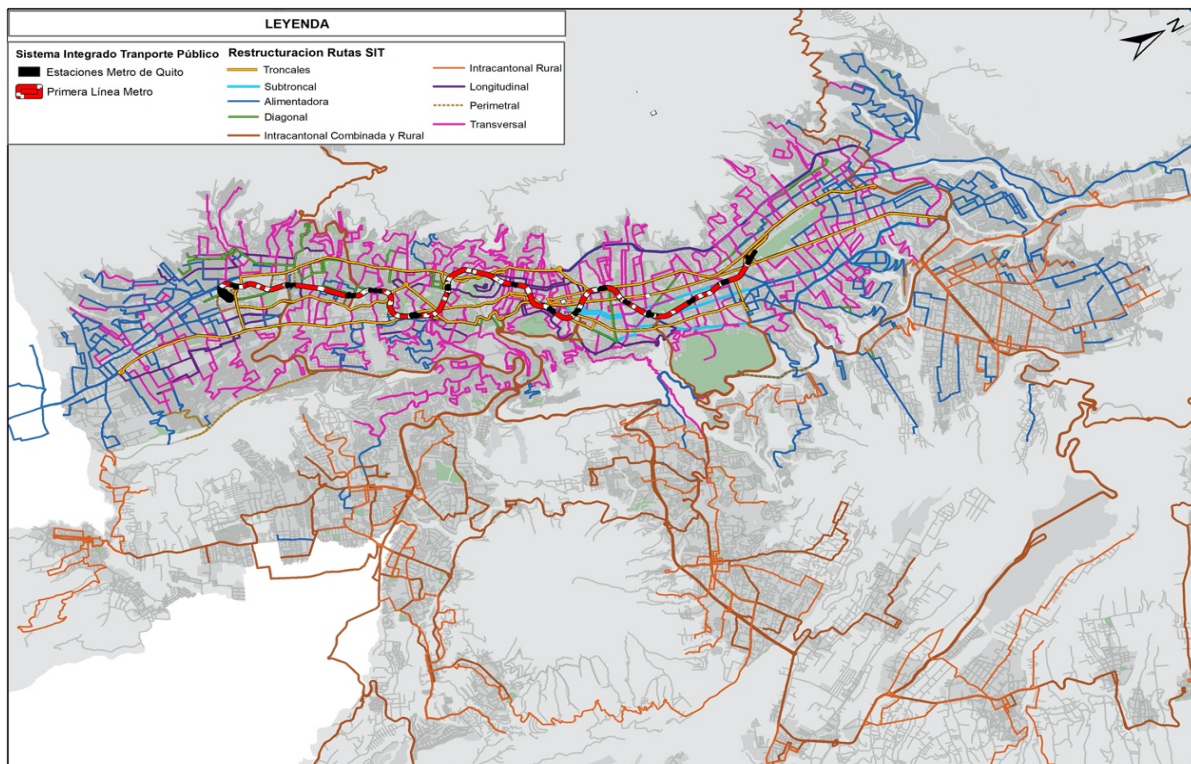
| Tipo de Ruta | Ruta Propuesta | Intervalo Pico | Intervalo Valle | Kilómetros Ida | kilómetros Retorno | Flota final |
|-------------------------|---|----------------|-----------------|----------------|--------------------|-------------|
| Intracantonal Combinada | Mercado Mayorista - EM. Solanda -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

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

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

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

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



6.4 Resumen general de las fases de integración

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

Tabla 14: Flota total por fases de implementación

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

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

7. NECESIDADES DE INFRAESTRUCTURA

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

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

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

El Labrador

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

Jipijapa

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

Iñaquito

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

La Carolina

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

Pradera

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

Universidad Central

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

EL Ejido

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

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

Alameda

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

San Francisco

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

La Magdalena

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

El Recreo

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

Cardenal de la Torre

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

Solanda

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

Morán Valverde

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

Quitumbe

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

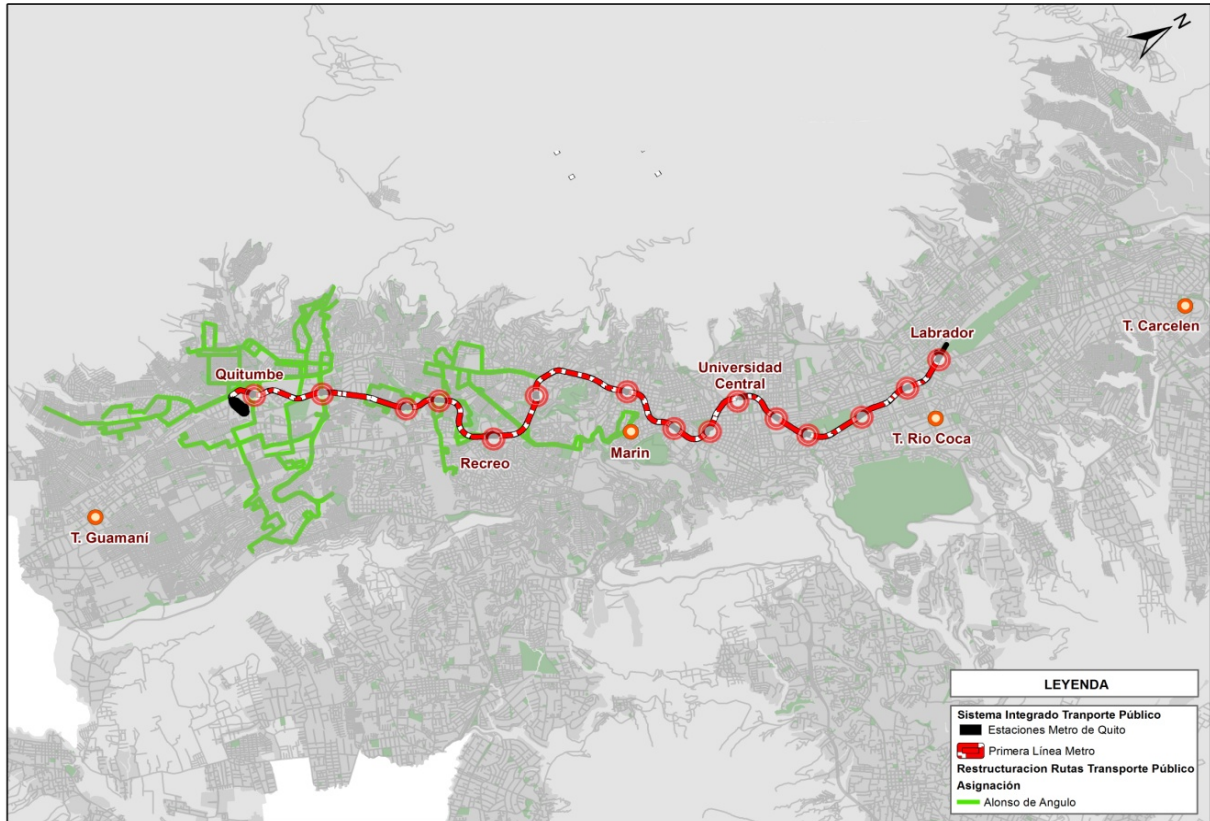


Figura No. 12: Asignación Grupo de Rutas Amazonas

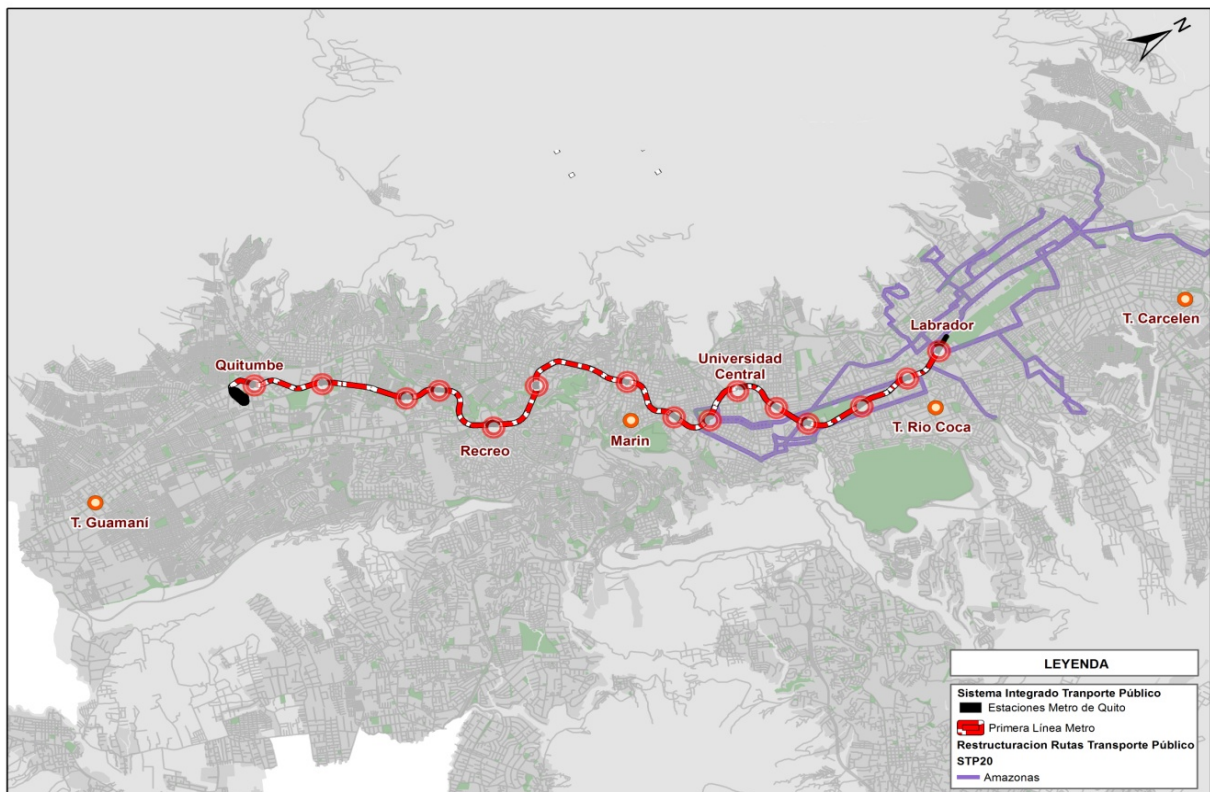


Figura No. 13: Asignación Grupo de Rutas Calderón Carapungo

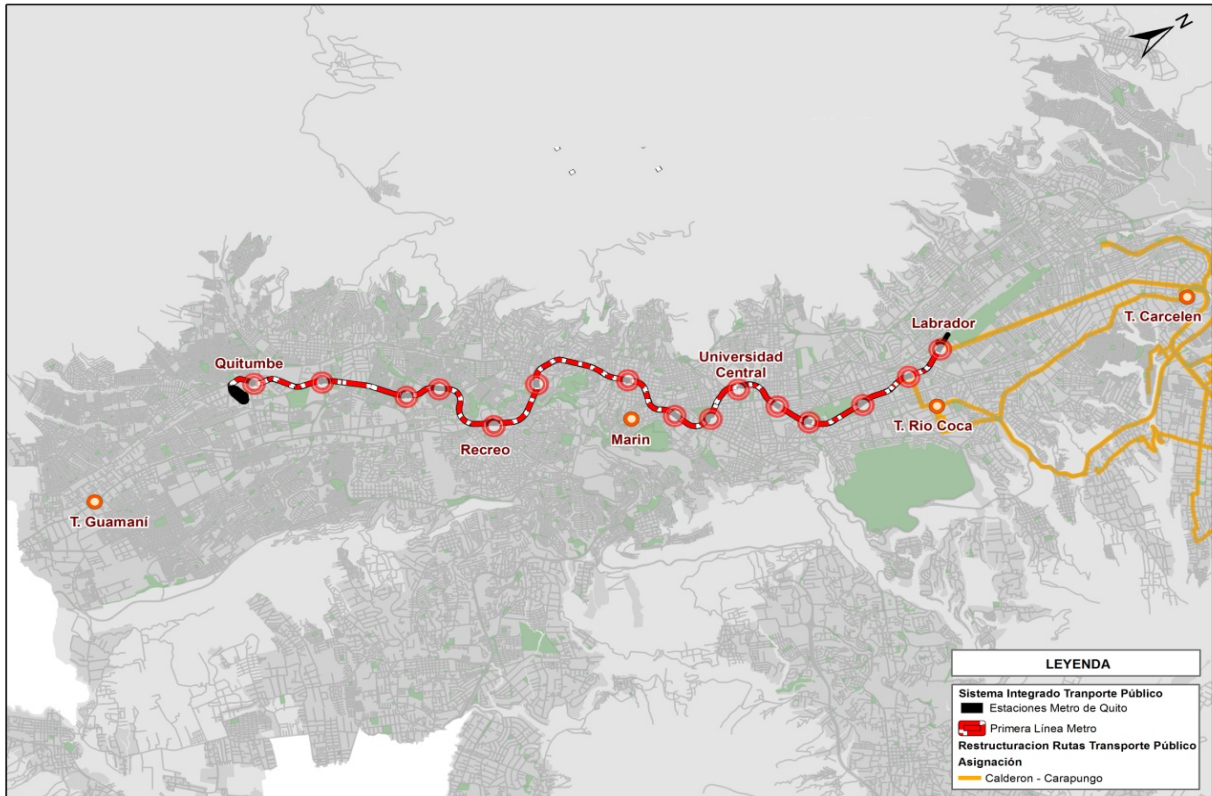


Figura No. 14: Asignación Grupo de Rutas Central Norte

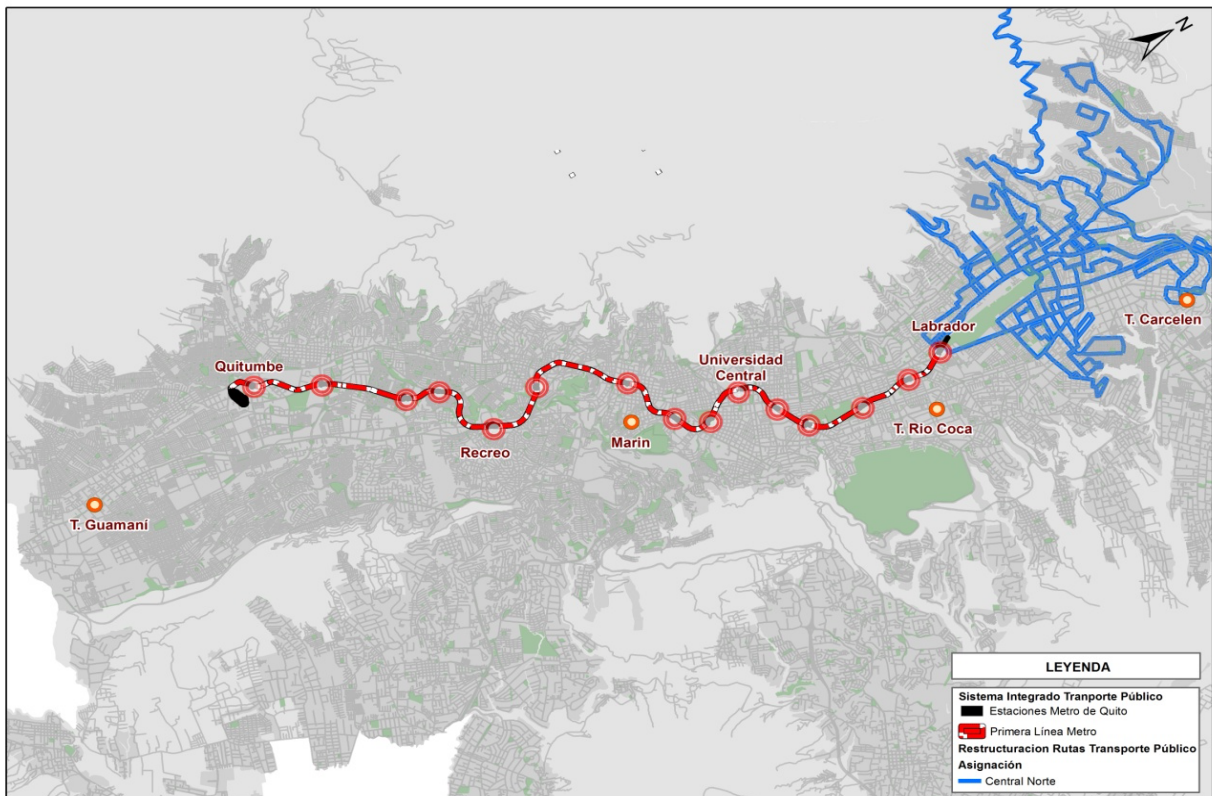


Figura No. 15: Asignación Grupo de Rutas Centro Histórico

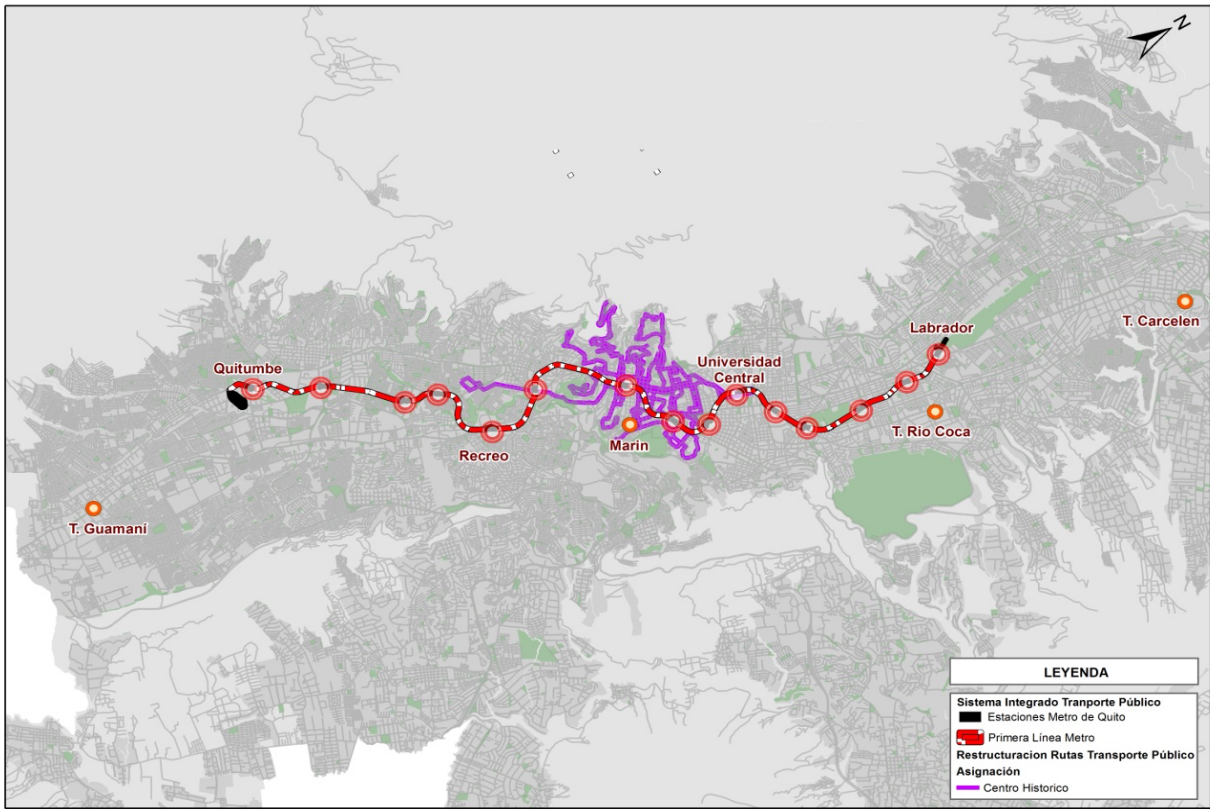


Figura No. 16: Asignación Grupo de Rutas Centro Norte

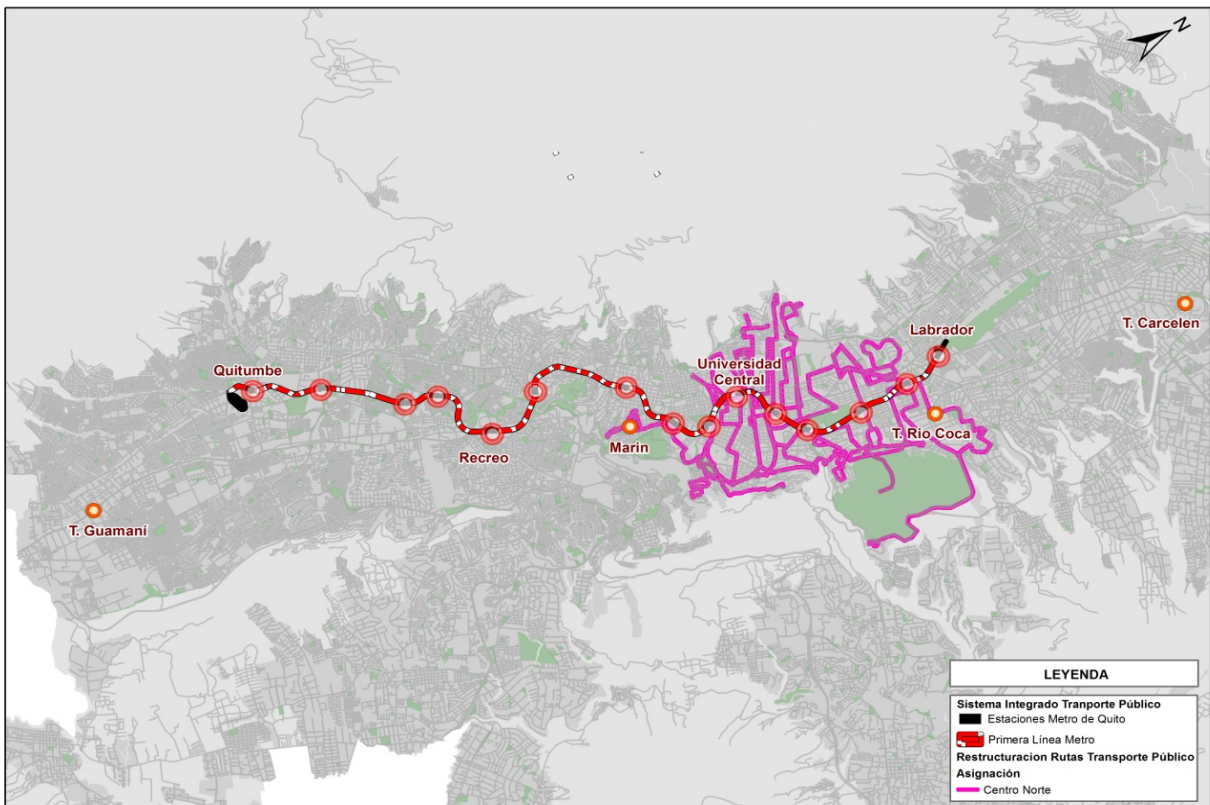


Figura No. 17: Asignación Grupo de Rutas Eloy Alfaro

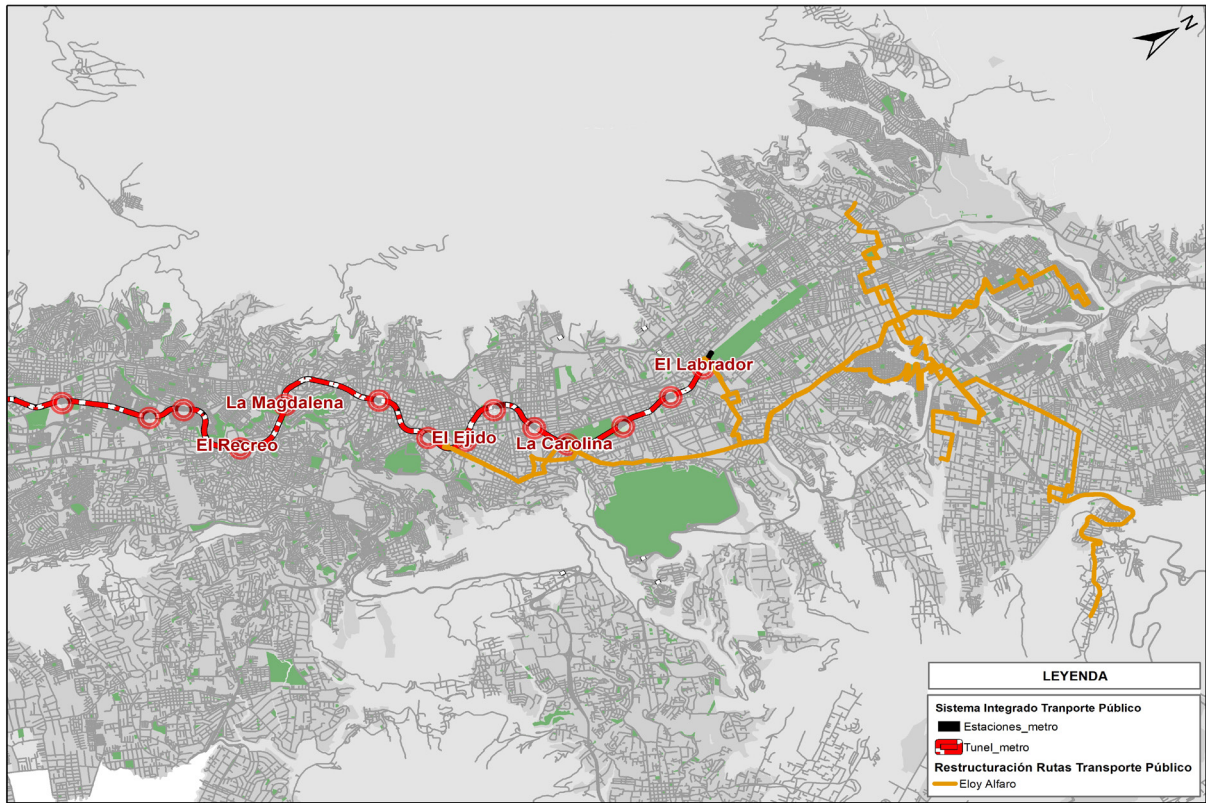


Figura No. 18: Asignación Grupo de Rutas Los Chillos

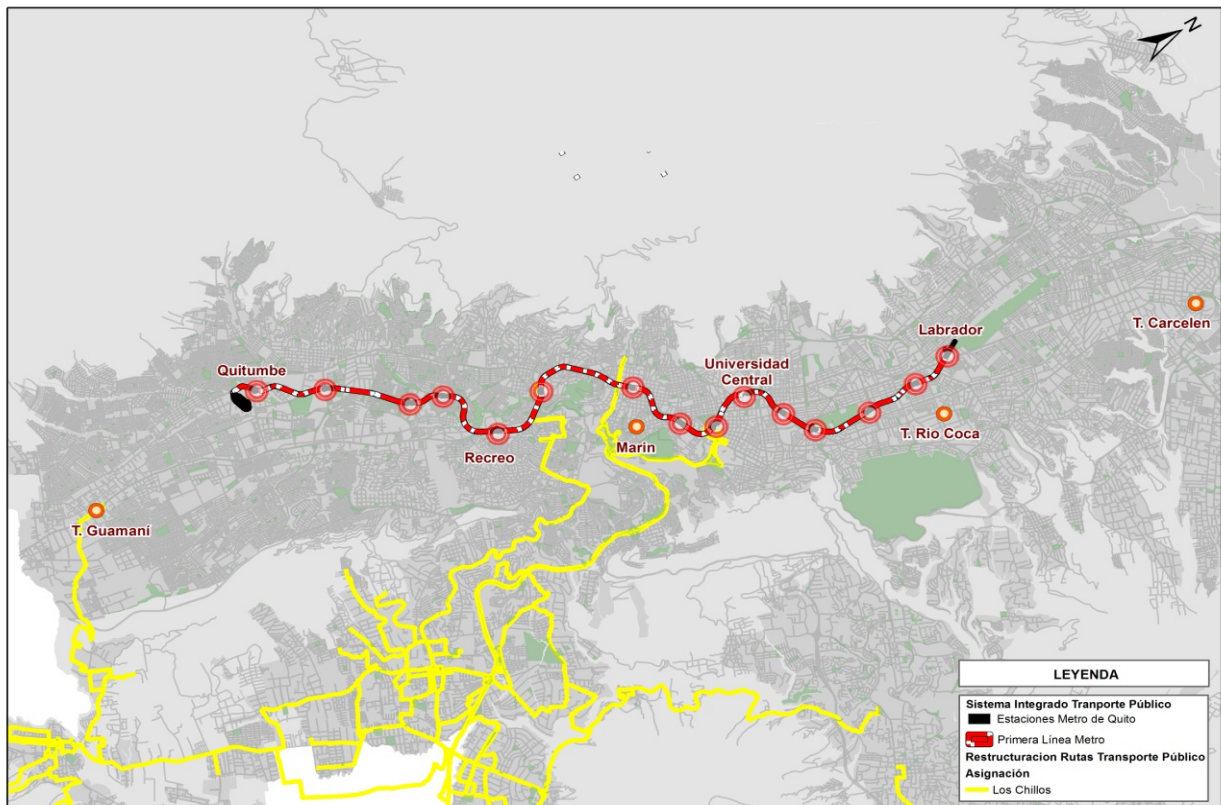


Figura No. 19: Asignación Grupo de Rutas Mariscal Sucre

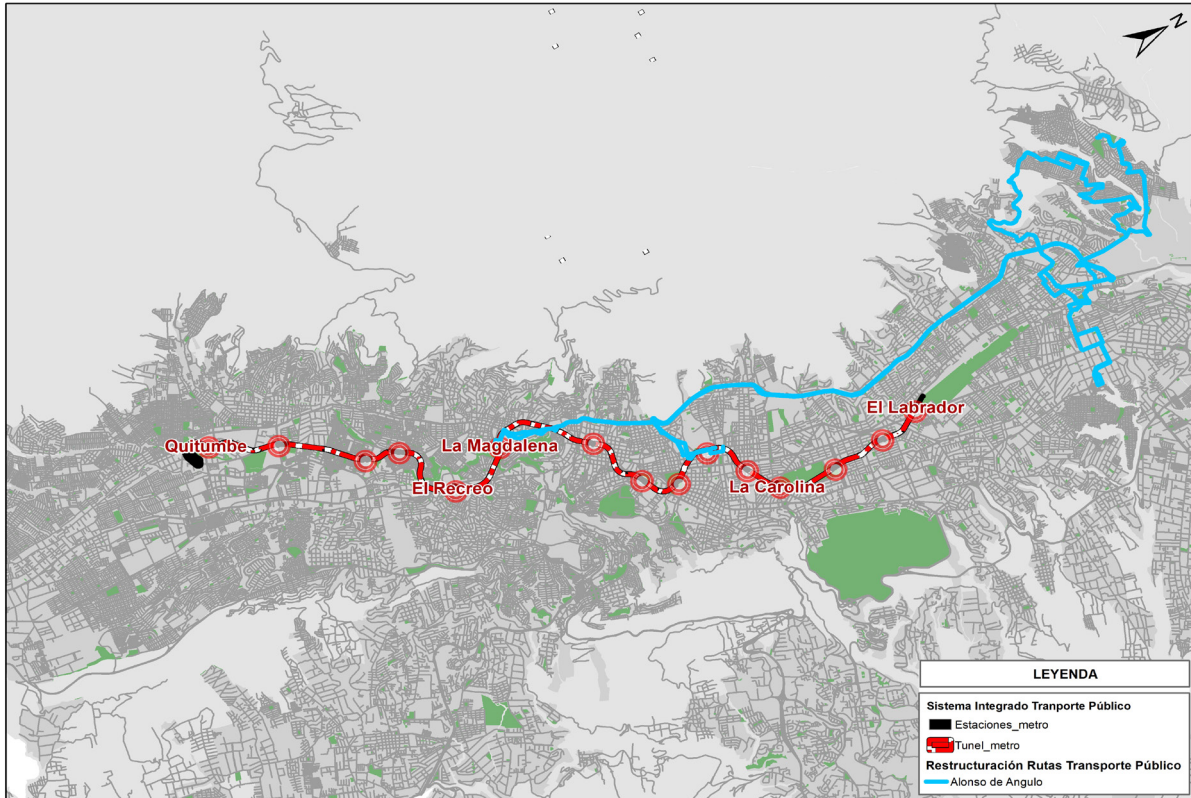


Figura No. 20: Asignación Grupo de Rutas Mitad del Mundo

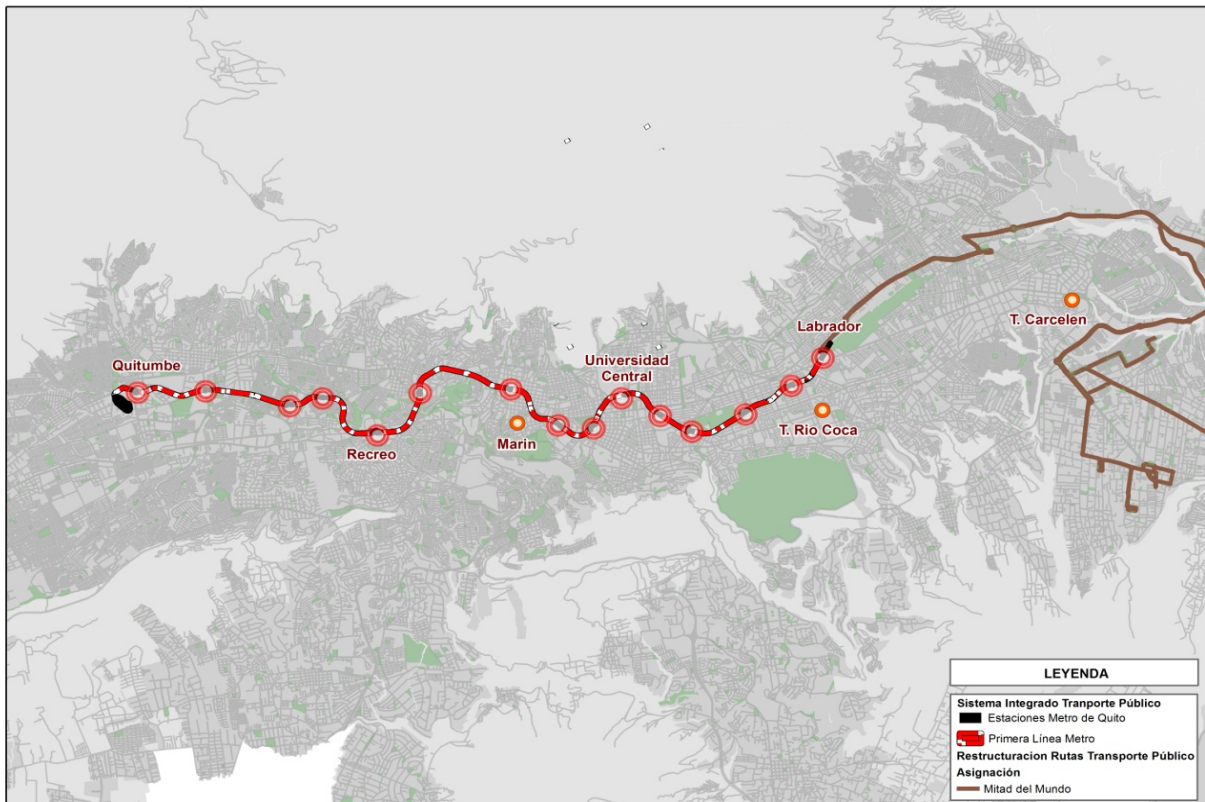


Figura No. 21: Asignación Grupo de Rutas Puengasí Monjas

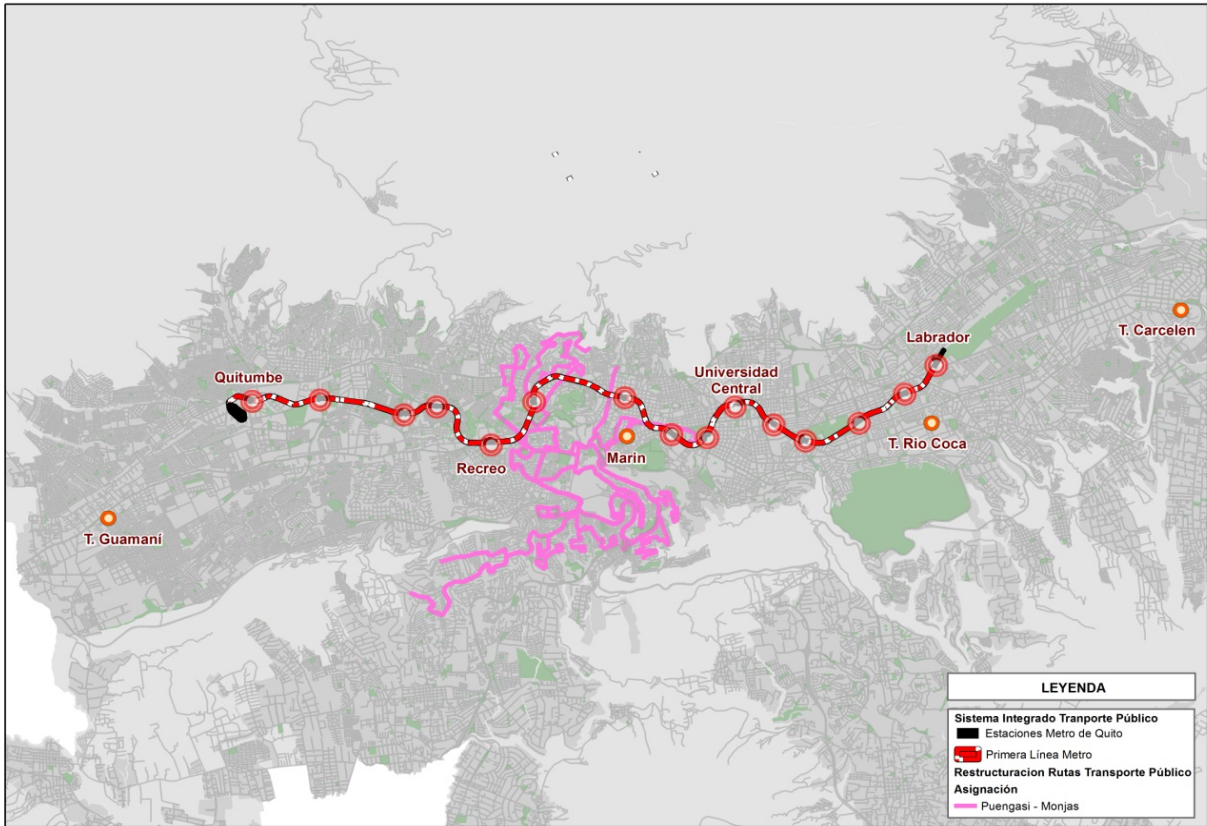


Figura No. 22: Asignación Grupo de Rutas Shyris Nor Oriental

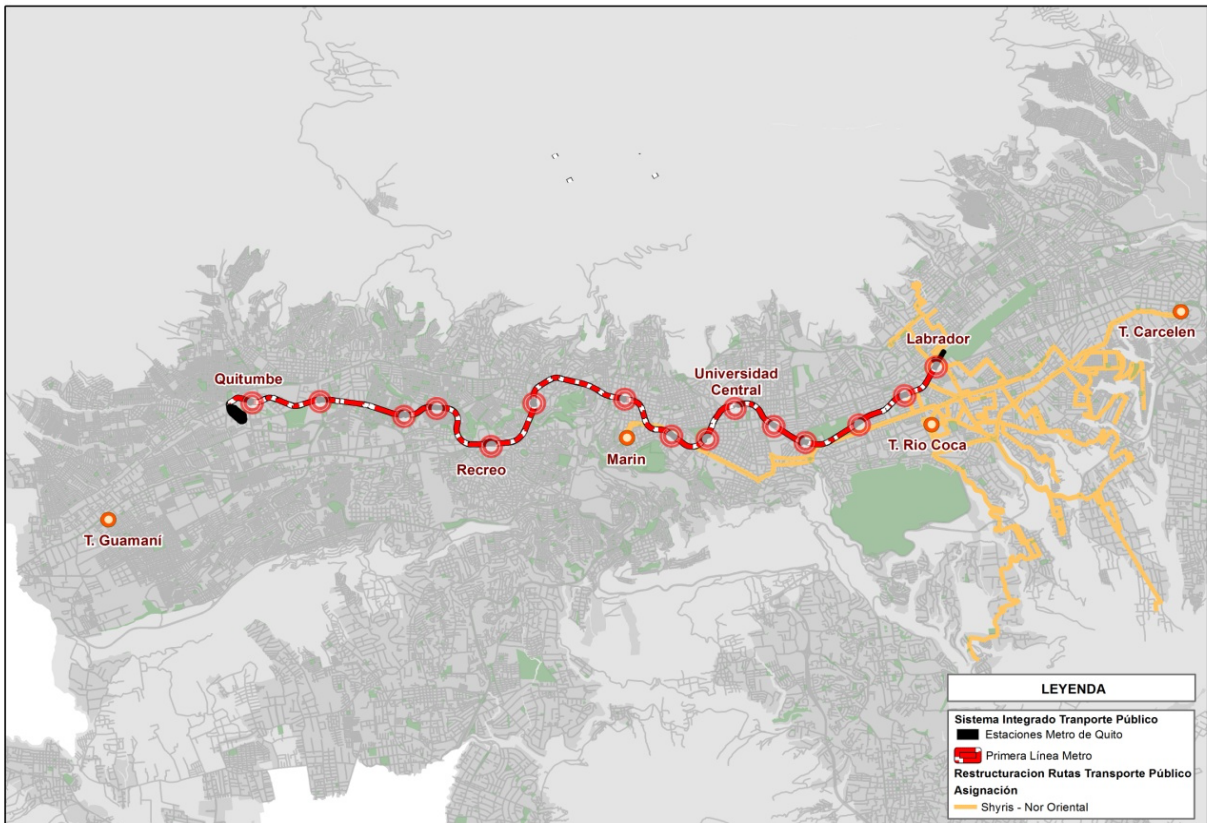


Figura No. 23: Asignación Grupo de Rutas Simón Bolívar

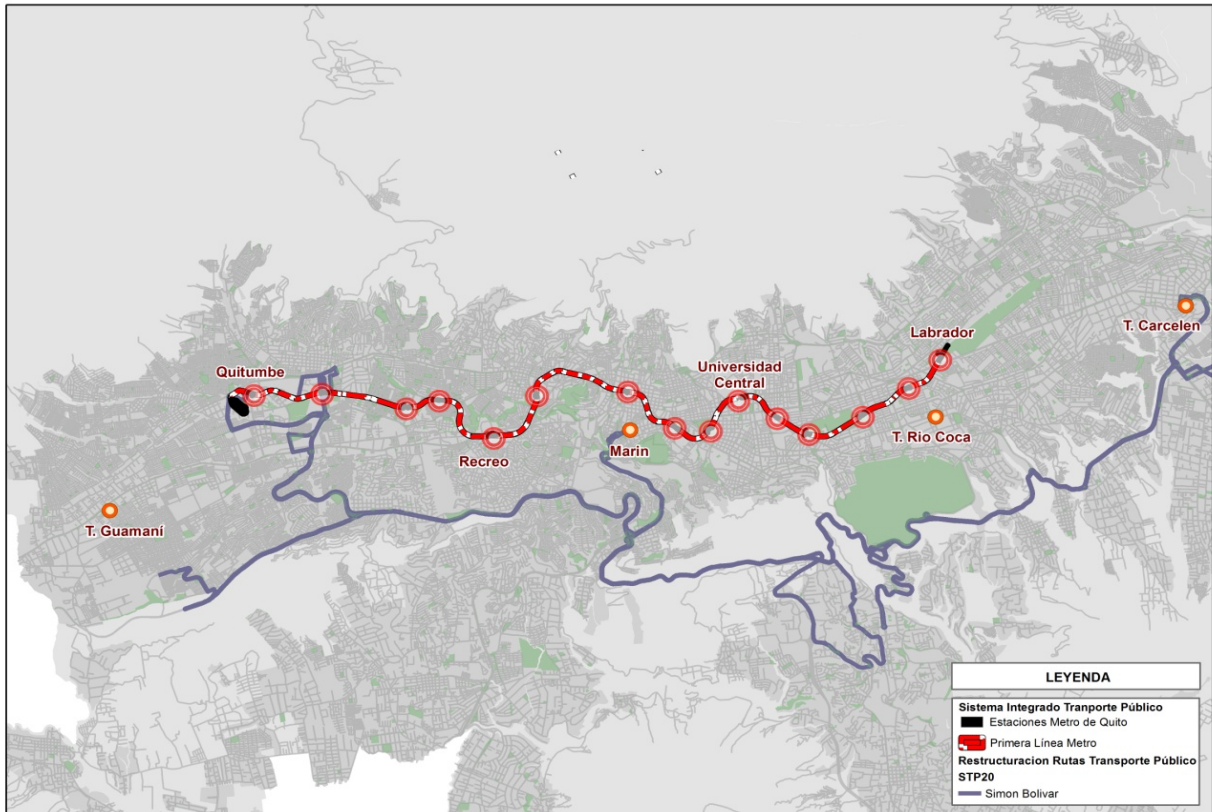


Figura No. 24: Asignación Grupo de Rutas Sur Oriental

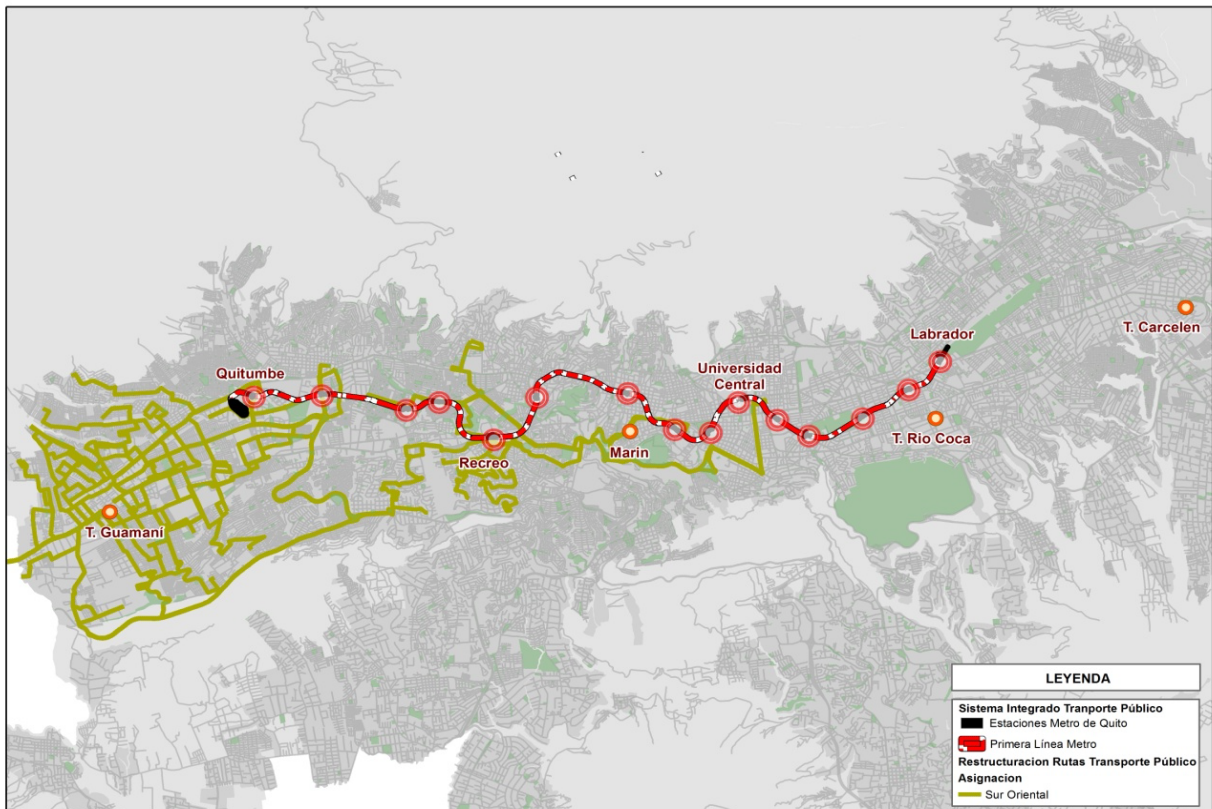


Figura No. 25: Asignación Grupo de Rutas Sur Occidental

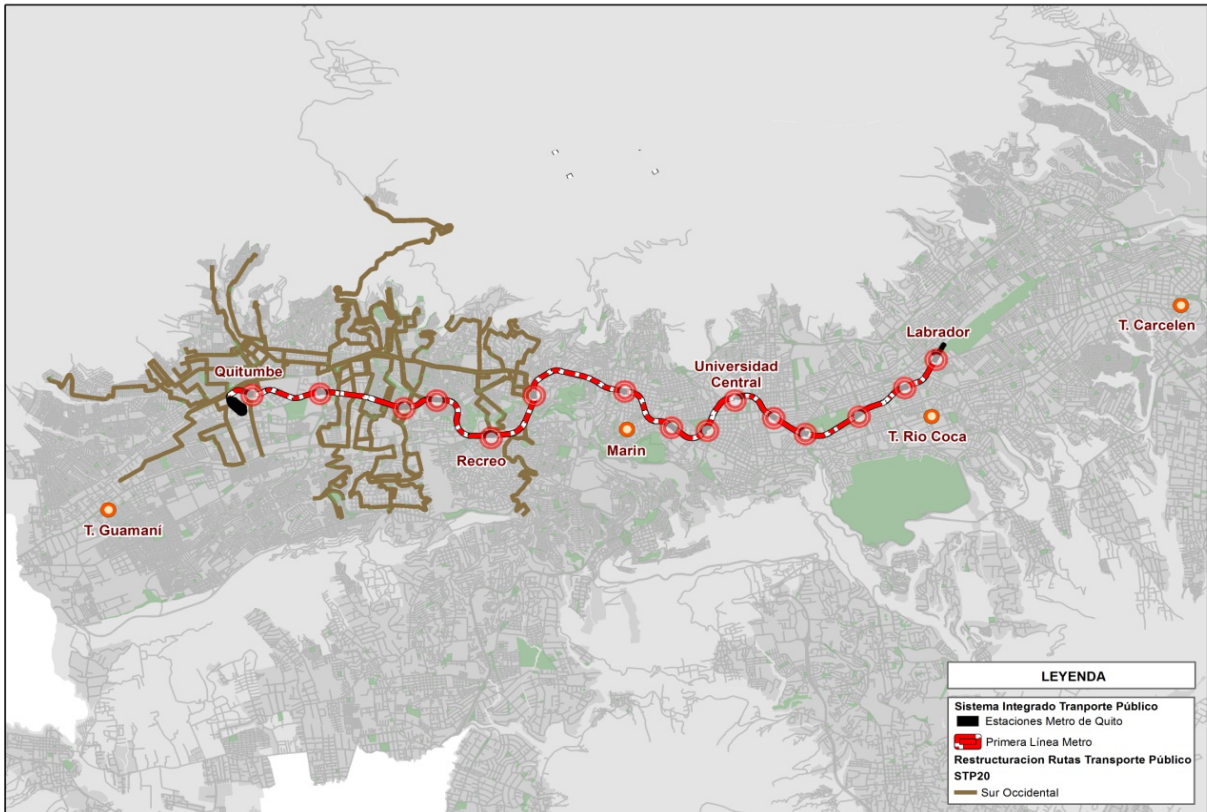
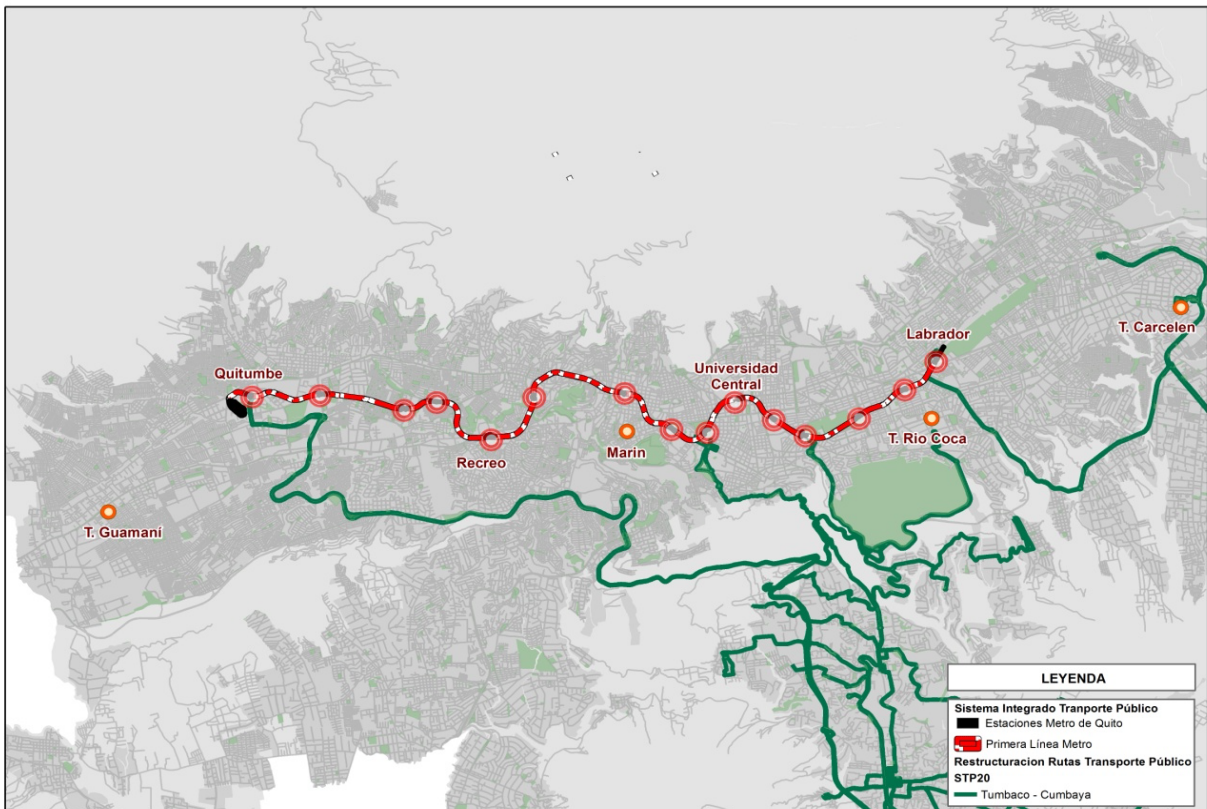


Figura No. 26: Asignación Grupo de Rutas Tumbaco Cumbayá



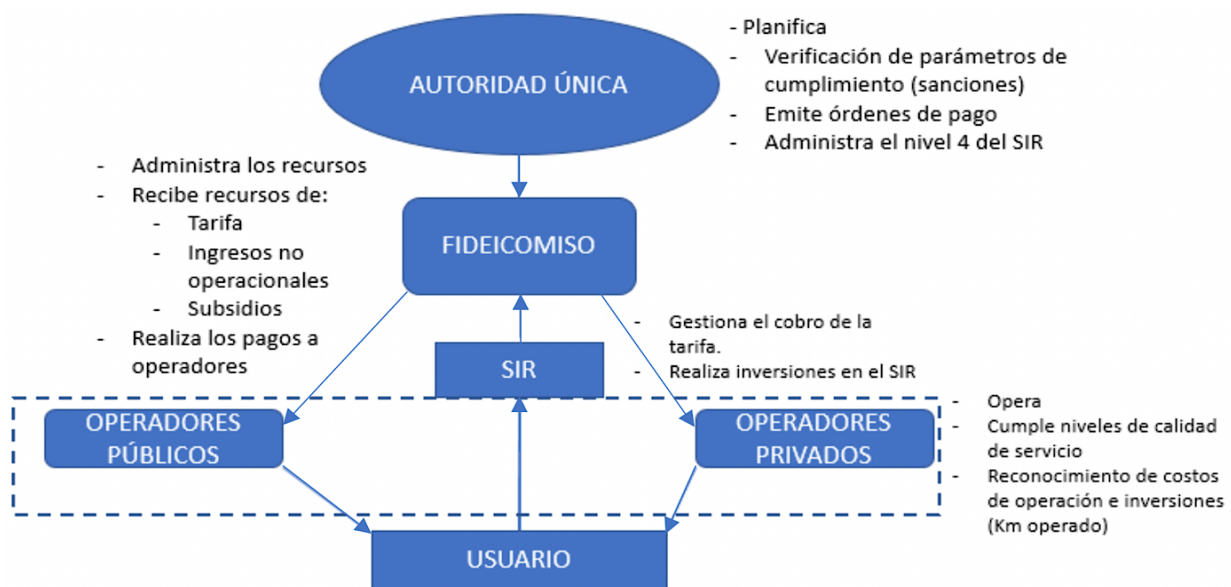
9. DEFINICIONES GENERALES PARA EL MODELO DE GESTIÓN

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

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

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

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



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

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

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

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


Elaborado por:

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

Arq. Marcelo Narváez Padilla
Secretaría de Movilidad

Colaboración Técnica Empresa Pública Metro de Quito


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


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

Colaboración Técnica Gerencia Metro de Quito - GMQ


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

Revisado por:

Aprobado por:



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

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

Lcdo. Guillermo Abad Zamora
Secretario de Movilidad

Subanexos del Plan de Reestructuración de Rutas y Frecuencias.

Subanexo – Rutas Actuales y Propuestas.

| Rutas de Transporte Público del DMQ - Situación Actual - 2020 | | | | | | | | | | | | Definiciones para la reestructuración | | | | |
|---|--------|----------------|--|------------------|-----------------------------------|----------------|-----------------|-------------------|----------------|--------------------|-------|---------------------------------------|-------------|-----------------------------------|------------------|---------------------|
| No. | Código | Corredor | Ruta Actual | Tipo de Ruta | Operadora | Intervalo Pico | Intervalo Valle | Intervalo Lateral | Kilómetros Ida | Kilómetros Retorno | Flota | Km / día | Tipo de Bus | Definición de vigencia de la ruta | Grupo Asignación | Fase de Integración |
| 1 | | Sur Oriental | T. Guamaní - La Joya | Alimentadora | Transhoreca | 6 | 8 | 12,0 | 4,5 | 4,5 | 5 | 1.252,6 | Bus Tipo | Se transforma | Sur Oriental | Segunda Fase |
| 2 | | Sur Oriental | La Joya - Cutigüigua - Universidad Central | Convencional | Ligüsuria | 12 | 15 | 16,0 | 25,5 | 24,4 | 10 | 3.292,9 | Bus Tipo | Se eliminan | Sur Oriental | Segunda Fase |
| 3 | | Sur Oriental | T. Guamaní - T. Quilumbé | Alimentadora | TRANSPLANETA | 8 | 12 | 16,0 | 6,4 | 6,9 | 6 | 1.135,6 | Bus Tipo | Se mantienen | Sur Oriental | Segunda Fase |
| 4 | | Sur Oriental | San José de Cutigüigua - T. Guamaní | Alimentadora | TRANSPLANETA | 8 | 12 | 16,0 | 5,6 | 5,5 | 4 | 1.132,4 | Bus Tipo | Se mantienen | Sur Oriental | Primera Fase A |
| 5 | | Sur Oriental | San José de Cutigüigua - San Roque (Ciudad Serrana) | Convencional | TRANSPLANETA | 10 | 12 | 12 | 20,9 | 20,9 | 11 | 3.389,7 | Bus Tipo | Se eliminan | Sur Oriental | Segunda Fase |
| 6 | | Sur Oriental | Santo Domingo - Cutigüigua - San Roque | Convencional | TRANSPLANETA | 8 | 10 | 13,0 | 19,8 | 20,7 | 12 | 4.030,5 | Bus Tipo | Se transforma | Sur Oriental | Segunda Fase |
| 7 | | Sur Oriental | T. Guamaní - San Juan de Turubamba | Alimentadora | TRANSPLANETA | 7 | 9 | 13,0 | 3,7 | 3,8 | 6 | 926,0 | Bus Tipo | Se mantienen | Sur Oriental | Primera Fase A |
| 8 | 78 | Sur Oriental | San Juan de Turubamba - María (Parque Metrosur) | Convencional | TRANSPLANETA | 10 | 12 | 12 | 25,0 | 19,1 | 6 | 3.569,3 | Bus Tipo | Se eliminan | Sur Oriental | Segunda Fase |
| 9 | | Sur Oriental | Capit. - Guapicho | Alimentadora | TRANSPLANETA | 6 | 6 | 10,0 | 2,2 | 2,2 | 4 | 2.133,7 | Bus Tipo | Se mantienen | Sur Oriental | Segunda Fase |
| 10 | | Sur Oriental | T. Guamaní - Venecia | Alimentadora | TRANSPLANETA | 10 | 10 | 10,0 | 17,4 | 17,4 | 9 | 2.484,4 | Bus Tipo | Se mantienen | Sur Oriental | Segunda Fase |
| 11 | | Sur Oriental | T. Guamaní - Venecia - Venecia - Marín | Alimentadora | TRANSPLANETA | 8 | 10 | 14,0 | 3,0 | 3,1 | 3 | 663,8 | Bus Tipo | Se transforma | Sur Oriental | Segunda Fase |
| 12 | 788 | Sur Oriental | Ciudad Jardín - Garcachal - Santo Tomás 2 - Marín | Convencional | TRANSPLANETA | 10 | 12 | 12 | 19,0 | 17,8 | 9 | 2.895,5 | Bus Tipo | Se eliminan | Sur Oriental | Segunda Fase |
| 13 | 126 | Sur Oriental | Trinidad - Guamaní - Marín | Convencional | Juan Pablo II | 8 | 10 | 17,6 | 19,4 | 17,6 | 12 | 4.667,0 | Bus Tipo | Se eliminan | Sur Oriental | Segunda Fase |
| 14 | | Sur Oriental | Capit. - Guapicho | Alimentadora | TRANSPLANETA | 5 | 7 | 11,0 | 3,5 | 3,5 | 7 | 2.793,9 | Bus Tipo | Se eliminan | Sur Oriental | Segunda Fase |
| 15 | | Sur Oriental | Capit. - Guapicho - Venecia - Marín | Alimentadora | TRANSPLANETA | 10 | 12 | 12 | 2,8 | 2,8 | 7 | 3.292,9 | Bus Tipo | Se eliminan | Sur Oriental | Segunda Fase |
| 16 | | Sur Oriental | T. Guamaní - Porencio | Alimentadora | Ligüsuria | 12 | 15 | 19,0 | 2,8 | 4,1 | 5 | 533,9 | Bus Tipo | Se transforma | Sur Oriental | Segunda Fase |
| 17 | | Sur Oriental | La Victoria - Universidad Central | Convencional | Ligüsuria | 12 | 15 | 24,0 | 26,2 | 26,2 | 9 | 3.243,2 | Bus Tipo | Se eliminan | Sur Oriental | Segunda Fase |
| 18 | | Sur Oriental | T. Guamaní - Hereses de Paquiuba | Alimentadora | 7 de Mayo | 6 | 8 | 16,0 | 4,8 | 2,9 | 6 | 770,3 | Bus Tipo | Se mantienen | Sur Oriental | Primera Fase A |
| 19 | | Sur Oriental | Hereses de Paquiuba - Marín | Convencional | 7 de Mayo | 6 | 8 | 16,0 | 19,5 | 19,7 | 12 | 4.742,8 | Bus Tipo | Se eliminan | Sur Oriental | Segunda Fase |
| 20 | | Sur Oriental | Rocio de Guamaní - Marín | Convencional | 7 de Mayo | 6 | 8 | 16,0 | 16,8 | 17,0 | 12 | 4.330,4 | Bus Tipo | Se eliminan | Sur Oriental | Segunda Fase |
| 21 | | Sur Oriental | Capit. - Guapicho - Venecia - Marín | Convencional | 7 de Mayo | 6 | 8 | 16,0 | 16,8 | 17,0 | 12 | 4.330,4 | Bus Tipo | Se eliminan | Sur Oriental | Segunda Fase |
| 22 | 56 | Sur Oriental | Pratitas - San Fernando - Estadio Olímpico | Convencional | Metrosur | 12 | 15 | 23,1 | 26,1 | 26,0 | 21 | 3.374,6 | Bus Tipo | Se transforma | Sur Oriental | Segunda Fase |
| 23 | G1-68 | Sur Oriental | Guamaní - Ciudadela Cozada | Alimentadora | Juan Pablo II | 12 | 15 | 19,0 | 4,6 | 4,2 | 5 | 704,7 | Bus Tipo | Se transforma | Sur Oriental | Segunda Fase |
| 24 | 38 | Sur Oriental | Ciudad Jardín - Guamaní - San Roque | Convencional | Juan Pablo II | 12 | 15 | 17,9 | 18,1 | 18,1 | 9 | 2.374,0 | Bus Tipo | Se eliminan | Sur Oriental | Segunda Fase |
| 25 | QT-61 | Sur Oriental | Quilumbé - Corriño | Alimentadora | Juan Pablo II | 5 | 8 | 12,0 | 6,0 | 6,0 | 6 | 1.776,9 | Bus Tipo | Se mantienen | Sur Oriental | Primera Fase A |
| 26 | QT-38 | Sur Oriental | Quilumbé - Paquiuba | Alimentadora | Juan Pablo II (S y 7 de Mayo (B)) | 9 | 12 | 16,0 | 9,3 | 8,4 | 8 | 1.677,7 | Bus Tipo | Se mantienen | Sur Oriental | Segunda Fase |
| 27 | QT-39 | Sur Oriental | Quilumbé - Paquiuba | Alimentadora | Guapicho | 5 | 7 | 11,0 | 3,7 | 3,5 | 5 | 1.149,2 | Bus Tipo | Se eliminan | Sur Oriental | Segunda Fase |
| 28 | QT-58 | Sur Oriental | Quilumbé - La Merced | Alimentadora CSO | Guapicho | 5 | 7 | 11,0 | 3,7 | 3,5 | 5 | 1.149,2 | Bus Tipo | Se eliminan | Sur Oriental | Primera Fase A |
| 29 | QT-60 | Sur Oriental | Quilumbé - Los Condores | Alimentadora CSO | Laliba | 6 | 8 | 12,0 | 4,5 | 4,1 | 6 | 1.392,8 | Bus Tipo | Se eliminan | Sur Oriental | Segunda Fase |
| 30 | | Sur Oriental | Quilumbé - La Cocha | Alimentadora | TRANSPLANETA | 5 | 8 | 12,0 | 5,2 | 6,1 | 8 | 1.717,6 | Bus Tipo | Se eliminan | Sur Oriental | Segunda Fase |
| 31 | 40 | Sur Oriental | Santopamba - Los Predales - Ecuadoriana - Marín (Camal Metropolitan) | Convencional | Transhoreca | 10 | 12 | 12,0 | 17,4 | 17,8 | 13 | 2.854,2 | Bus Tipo | Se transforma | Sur Oriental | Segunda Fase |
| 32 | 40A | Sur Oriental | 18 de Octubre - Camal Metropolitan - San Roque | Convencional | Transhoreca | 10 | 12 | 18,6 | 19,7 | 18,6 | 11 | 3.105,5 | Bus Tipo | Se transforma | Albino de Angulo | Segunda Fase |
| 33 | 44 | Sur Oriental | Monjas - Camal Metropolitan - San Roque | Convencional | Transhoreca | 10 | 12 | 29,2,3 | 18,1 | 18,1 | 11 | 2.927,3 | Bus Tipo | Se transforma | Albino de Angulo | Segunda Fase |
| 34 | 14 | Sur Oriental | La Cocha - San Martín de Perres - Villafra | Convencional | 6 de Diciembre | 10 | 12 | 16,2 | 17,3 | 15,2 | 20 | 2.629,3 | Bus Tipo | Se transforma | Albino de Angulo | Segunda Fase |
| 35 | 12 | Sur Oriental | Quilumbé - Central - U. Central | Convencional | TRANSPLANETA | 10 | 12 | 12 | 16,5 | 15,8 | 20 | 2.616,3 | Bus Tipo | Se eliminan | Albino de Angulo | Segunda Fase |
| 36 | 135 | Sur Oriental | San Blas - Beaterio - Unión Popular - Seminario Mayor | Convencional | Translarios | 4 | 6 | 9,0 | 6,2 | 21,0 | 50 | 7.909,8 | Bus Tipo | Se transforma | Albino de Angulo | Segunda Fase |
| 37 | P1-09 | Sur Oriental | Guapicho - San Martín | Alimentadora | 6 de Diciembre | 5 | 5 | 6 | 6,2 | 8,7 | 7 | 704,8 | Bus Tipo | Se transforma | Albino de Angulo | Primera Fase B |
| 38 | 163 | Sur Oriental | Santa Rosa III - Hoza Militar | Sur Occidental | San Francisco De Chilligallo | 13 | 13 | 15,5 | 15,5 | 14,9 | 9 | 2.102,5 | Bus Tipo | Se eliminan | Sur Occidental | Primera Fase B |
| 39 | 27 | Sur Oriental | La Independencia - 24 de Mayo | Convencional | San Francisco De Chilligallo | 10 | 13 | 13,3 | 13,5 | 13,5 | 12 | 2.162,6 | Bus Tipo | Se transforma | Albino de Angulo | Segunda Fase |
| 40 | QT-54 | Sur Oriental | Quilumbé - Manuella Saenz | Alimentadora | Transhoreca | 9 | 12 | 16,0 | 7,7 | 7,9 | 7 | 1.483,9 | Bus Tipo | Se mantienen | Sur Occidental | Segunda Fase |
| 41 | 146 | Sur Oriental | San Alfonso - Nuevos Horizontes - Marín | Convencional | Transhoreca | 9 | 12 | 17,0 | 17,8 | 17,8 | 12 | 2.963,1 | Bus Tipo | Se transforma | Albino de Angulo | Segunda Fase |
| 42 | 29 | Sur Oriental | Huacay - Ciudadela Ibarra - Marín | Convencional | San Cristóbal | 12 | 12 | 17,0 | 15,0 | 15,0 | 22 | 2.721,7 | Bus Tipo | Se eliminan | Albino de Angulo | Segunda Fase |
| 43 | 192 | Sur Oriental | Quilumbé - Paquiuba - Estadio Olímpico | Convencional | 6 de Diciembre | 12 | 15 | 20,0 | 26,5 | 26,5 | 19 | 3.024,7 | Bus Tipo | Se transforma | Albino de Angulo | Segunda Fase |
| 44 | 38 | Sur Oriental | Micay - Páez - Ciudadela U. Central | Convencional | Vencedores de Páez (VPEIX) | 12 | 15 | 21,0 | 21,4 | 21,4 | 19 | 3.024,7 | Bus Tipo | Se transforma | Albino de Angulo | Segunda Fase |
| 45 | 34 | Sur Oriental | Khon - New Aurora - Tejar | Convencional | Disuram | 12 | 15 | 16,1 | 16,1 | 15,9 | 18 | 2.114,6 | Bus Tipo | Se eliminan | Sur Occidental | Segunda Fase |
| 46 | 8 | Sur Oriental | Ciudad del Ejercito - Solanda - CHQ | Convencional | Quilumbé | 10 | 14 | 14,6 | 15,3 | 13 | 13 | 2.427,6 | Bus Tipo | Se transforma | Albino de Angulo | Segunda Fase |
| 47 | 50 | Sur Oriental | Ciudad del Ejercito 2 - Marín | Convencional | Quilumbé | 6 | 16 | 16,0 | 16,2 | 16,2 | 20 | 4.109,3 | Bus Tipo | Se eliminan | Sur Occidental | Segunda Fase |
| 48 | 167 | Sur Oriental | Ciudad del Ejercito - Quilumbé | Alimentadora | Sesuartram | 10 | 15 | 19,0 | 5,3 | 5,9 | 5 | 737,8 | Bus Tipo | Se mantienen | Sur Occidental | Segunda Fase |
| 49 | 167 | Sur Oriental | Ciudad del Ejercito - Quilumbé | Alimentadora | 6 de Diciembre | 10 | 15 | 19,0 | 5,3 | 5,9 | 5 | 737,8 | Bus Tipo | Se mantienen | Sur Occidental | Segunda Fase |
| 50 | 167 | Sur Oriental | Ciudad del Ejercito - Quilumbé | Alimentadora | 6 de Diciembre | 10 | 15 | 19,0 | 5,3 | 5,9 | 5 | 737,8 | Bus Tipo | Se mantienen | Sur Occidental | Segunda Fase |
| 51 | 121 | Sur Oriental | San Luis de Chilligallo - Marín | Convencional | San Cristóbal | 10 | 12 | 14,0 | 15,8 | 16,3 | 11 | 2.892,9 | Bus Tipo | Se eliminan | Albino de Angulo | Segunda Fase |
| 52 | 2 | Sur Oriental | La Ciénega - Marín | Convencional | Transpases | 10 | 12 | 13,5 | 13,0 | 13,0 | 10 | 2.152,2 | Bus Tipo | Se eliminan | Albino de Angulo | Segunda Fase |
| 53 | 2 | Sur Oriental | La Ciénega - Camal - Colón (A) | Convencional | BELAVISTA | 4 | 6 | 12,3 | 12,3 | 12,1 | 6 | 4.392,0 | Bus Tipo | Se transforma | Sur Occidental | Segunda Fase |
| 54 | 25 | Sur Oriental | Camal - Hipódromo | Convencional | Victoria | 6 | 8 | 12,4 | 12,4 | 12,4 | 32 | 4.453,2 | Bus Tipo | Se eliminan | Sur Occidental | Segunda Fase |
| 55 | 25 | Sur Oriental | Camal - Hipódromo | Convencional | Nacional | 6 | 8 | 12,4 | 12,4 | 12,4 | 32 | 4.453,2 | Bus Tipo | Se eliminan | Sur Occidental | Segunda Fase |
| 56 | 25 | Sur Oriental | Camal - Hipódromo | Convencional | Nacional | 6 | 8 | 12,4 | 12,4 | 12,4 | 32 | 4.453,2 | Bus Tipo | Se eliminan | Sur Occidental | Segunda Fase |
| 57 | 18 | Sur Oriental | San Luis de Chilligallo - Marín | Convencional | San Cristóbal | 10 | 12 | 14,0 | 15,8 | 16,3 | 11 | 2.892,9 | Bus Tipo | Se eliminan | Albino de Angulo | Segunda Fase |
| 58 | 68 | Sur Oriental | San Luis de Chilligallo - Marín | Convencional | San Cristóbal | 10 | 12 | 14,0 | 15,8 | 16,3 | 11 | 2.892,9 | Bus Tipo | Se eliminan | Albino de Angulo | Segunda Fase |
| 59 | 68 | Sur Oriental | Chilligallo - 23 de Mayo - Marín | Convencional | San Cristóbal | 6 | 8 | 14,3 | 14,3 | 14,3 | 22 | 3.584,1 | Bus Tipo | Se transforma | Albino de Angulo | Segunda Fase |
| 60 | R20 | Sur Occidental | Turubamba - Getzaco - San Juan - Tecluco | Convencional | Laliba | 6 | 8 | 13,5 | 13,3 | 13,3 | 23 | 3.732,8 | Bus Tipo | Se transforma | Albino de Angulo | Segunda Fase |
| 61 | R13 | Sur Occidental | San Luis de Chilligallo - Seminario Mayor | Sur Occidental | BELAVISTA | 12 | 15 | 17,3 | 16,7 | 16,7 | 23 | 4.327,4 | Bus Tipo | Se eliminan | Sur Occidental | Segunda Fase |
| 62 | R13 | Sur Occidental | Buenaventura de Chilligallo - Plaza Arizgas | Sur Occidental | San Francisco De Chilligallo | 12 | 15 | 15,7 | 17,4 | 17,4 | 9 | 2.186,6 | Bus Tipo | Se transforma | Sur Occidental | Primera Fase B |
| 63 | R12 | Sur Occidental | Buenaventura de Chilligallo - Plaza Arizgas | Sur Occidental | San Francisco De Chilligallo | 5 | 8 | 20,2 | 20,2 | 20,2 | 27 | 5.026,0 | Bus Tipo | Se transforma | Sur Occidental | Primera Fase B |
| 64 | R3 | Sur Occidental | San Francisco de Asís - Boresta | Sur Occidental | Laliba | 9 | 9 | 12,9 | 18,7 | 18,7 | 16 | 3.645,0 | Bus Tipo | Se transforma | Sur Occidental | Primera Fase B |
| 65 | R5 | Sur Occidental | Quilumbé - San Vicente de las Casas | Sur Occidental | Sesuartram | 9 | 11 | 14,0 | 16,4 | 16,1 | 13 | 2.898,1 | Bus Tipo | Se transforma | Sur Occidental | Primera Fase B |
| 66 | R21 | Sur Occidental | Quilumbé - Ichibulo | Sur Occidental | Disuram | 14 | 14 | 20,2 | 20,2 | 20,2 | 23 | 2.964,9 | Bus Tipo | Se eliminan | Sur Occidental | Segunda Fase |
| 67 | R13 | Sur Occidental | Hosp. Padre García - Boresta | Sur Occidental | Laliba | 12 | 12 | 12 | 17,3 | 17,3 | 12 | 2.592,0 | Bus Tipo | Se transforma | Centro Histórico | Primera Fase B |
| 68 | R13 | Sur Occidental | Hosp. Padre García - Boresta | Sur Occidental | Laliba | 12 | 12 | 12 | 17,3 | 17,3 | 12 | 2.592,0 | Bus Tipo | Se transforma | Centro Histórico | Primera Fase B |
| 69 | R4 | Sur Occidental | Estadio Olímpico - Ciudad Rey | Sur Occidental | San Francisco De Chilligallo | 8 | 10 | 19,7 | 19,7 | 19,7 | 20 | 3.292,9 | Bus Tipo | Se transforma | Albino de Angulo | Primera Fase B |
| 70 | R14 | Sur Occidental | Estadio Olímpico - Ciudad Rey | Sur Occidental | San Francisco De Chilligallo | 8 | 10 | 19,7 | 19,7 | 19,7 | 20 | 3.292,9 | Bus Tipo | Se transforma | Albino de Angulo | Primera Fase B |
| 71 | RE-26 | Sur Oriental | Morán Valverde - Lucha de Los Pobres | Alimentadora | Vencedores de Páez (VPEIX) | 5 | 7 | 11,0 | 8,4 | 8,9 | 8 | 2.812,5 | Bus Tipo | Se eliminan | Sur Oriental | Segunda Fase |
| 72 | RE-15 | Sur Oriental | T. Recreo - Angella | Alimentadora | Translarios | 9 | 12 | 17,0 | 7,7 | 7,7 | 7 | 1.457,3 | Bus Tipo | Se transforma | Sur Occidental | Segunda Fase |
| 73 | RE-13 | Sur Oriental | T. Recreo - Oriente Quilumbé | Alimentadora | Quilumbé | 10 | 12 | 16,0 | 16,0 | 16,0 | 20 | 3.706,9 | Bus Tipo | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|--------|--------------------------------|---|-------------------------------|---|----|----|------|------|------|----|----------|----------|---------------|-----------------------|----------------|
| 155 | EML-03 | Troileus - Carciden - Carciden | RUMIÑAHUI - EL LABRADOR | Alimentadora | Tronsecta (2) Vapeo (2) / Transmistos (3) / Transmistos (1) | 8 | 10 | 14,0 | 5,6 | 5,6 | 6 | 1.233,6 | Bus Tipo | Se eliminan | Central Norte | Segunda Fase |
| 156 | EML-04 | Ecovia | Edén - KENNEDY - EL LABRADOR | Alimentadora | Nacional (1); Quiñelito libre (6); Rengo de Quilo (6) y Transpose (1) | 9 | 10 | 14,0 | 4,6 | 4,6 | 6 | 1.019,9 | Bus Tipo | Se transforma | Shyris - Nor Oriental | Segunda Fase |
| 157 | RC-29 | Ecovia | T Rio Coca - Llano Chico | Alimentadora | Nacional (1); Quiñelito libre (6); Rengo de Quilo (6) y Transpose (1) | 7 | 9 | 13,0 | 9,6 | 9,7 | 10 | 2.372,1 | Bus Tipo | Se transforma | Shyris - Nor Oriental | Segunda Fase |
| 158 | 93 | Troileus - Carciden | Buenos Aires - Cardena | Convenccional | Transmistos | 15 | 12 | 12,6 | 7,8 | 7,8 | 6 | 1.266,8 | Bus Tipo | Se transforma | Milad del Mundo | Segunda Fase |
| 159 | SN | Troileus - Carciden | LUANO GRANDE - T RIO COCA | Convenccional | Transmistos | 10 | 12 | 12,6 | 18,7 | 18,7 | 5 | 3.536,8 | Bus Tipo | Se transforma | Milad del Mundo | Segunda Fase |
| 160 | 246 | Troileus - Carciden | LUANO GRANDE - T RIO COCA | Convenccional | Llano Grande | 10 | 12 | 14,0 | 18,7 | 18,7 | 5 | 3.092,2 | Bus Tipo | Se transforma | Calderon - Carapungo | Segunda Fase |
| 161 | EML-44 | Troileus - Carciden | E EL LABRADOR - LUANO GRANDE - BONANZA | Alimentadora | Llano Grande | 8 | 10 | 14,0 | 16,8 | 13,9 | 12 | 3.386,3 | Bus Tipo | Se mantienen | Calderon - Carapungo | Segunda Fase |
| 162 | 233 | Ecovia | LA CRUZ - ZABALA - T RIO COCA | Convenccional | Calderon | 12 | 12 | 21,1 | 21,1 | 21,6 | 13 | 3.207,0 | Bus Tipo | Se mantienen | Calderon - Carapungo | Segunda Fase |
| 163 | 119 | Ecovia | COMITE DEL PUEBLO - ZONA 11 - MARIN | Convenccional | Quiñelito libre | 15 | 17 | 15,5 | 15,5 | 15,2 | 9 | 1.707,5 | Bus Tipo | Se transforma | Shyris - Nor Oriental | Segunda Fase |
| 164 | 22 | Ecovia | ALBORADA | Convenccional | ALBORADA | 5 | 7 | 15,6 | 15,6 | 14,6 | 28 | 4.496,7 | Bus Tipo | Se eliminan | Shyris - Nor Oriental | Segunda Fase |
| 165 | 216 | Ecovia | QUINTANA - MARIN | Convenccional | Nacional (1); Quiñelito libre (8); Rengo de Quilo (2) y Transpose (1) | 12 | 14 | 14,9 | 14,9 | 14,9 | 11 | 2.044,1 | Bus Tipo | Se eliminan | Shyris - Nor Oriental | Segunda Fase |
| 166 | RC-25 | Ecovia | T RIO COCA - 6 DE JULIO | Alimentadora | Nacional (1); Quiñelito libre (8); Rengo de Quilo (2) y Transpose (1) | 8 | 11 | 15,0 | 6,1 | 6,8 | 7 | 1.351,9 | Bus Tipo | Se mantienen | Shyris - Nor Oriental | Segunda Fase |
| 167 | RC-20 | Ecovia | T RIO COCA - COMITE DEL PUEBLO - LA ROTA | Alimentadora | ALBORADA | 10 | 12 | 16,0 | 10,0 | 10,2 | 10 | 1.836,4 | Bus Tipo | Se mantienen | Shyris - Nor Oriental | Segunda Fase |
| 168 | EML-05 | Troileus - Carciden | Labrador - Comite del Pueblo | Alimentadora | Tronsecta (1) Vapeo (6) / Transmistos (3) / Transmistos (3) | 6 | 8 | 12,0 | 7,4 | 7,4 | 11 | 2.024,6 | Bus Tipo | Se mantienen | Shyris - Nor Oriental | Primera Fase A |
| 169 | 69 | Ecovia | Subidita - San Juan de Calderon - El Ejido | Convenccional | Transmistos | 6 | 8 | 8,0 | 26,0 | 26,7 | 17 | 6.716,7 | Bus Tipo | Se transforma | Calderon - Carapungo | Segunda Fase |
| 170 | 98 | Ecovia | UY YUBA - NICO AMATEG - RIO COCA | Convenccional | Transmistos | 10 | 12 | 23,9 | 23,9 | 24,1 | 15 | 3.589,2 | Bus Tipo | Se transforma | Calderon - Carapungo | Segunda Fase |
| 171 | RC-27 | Ecovia | T RIO COCA - ELOY ALFARO - CARAPUNGO | Alimentadora | Nacional (1); Quiñelito libre (6); Rengo de Quilo (6) y Transpose (1) | 12 | 15 | 19,0 | 14,5 | 14,3 | 9 | 2.150,1 | Bus Tipo | Se eliminan | Calderon - Carapungo | Segunda Fase |
| 172 | 69 | Ecovia | Bicentenario - Ecuador - Carapungo - Ejido | Convenccional | Spronglor | 20 | 12 | 24,0 | 24,0 | 23,9 | 11 | 3.883,1 | Bus Tipo | Se transforma | Calderon - Carapungo | Segunda Fase |
| 173 | SN | Ecovia | Carapungo - 4 de Abril | Convenccional | Transmistos | 20 | 16 | 16,3 | 16,3 | 17,7 | 5 | 1.550,0 | Bus Tipo | Se mantienen | Milad del Mundo | Segunda Fase |
| 174 | EML-46 | Ecovia | E EL LABRADOR - ZABALA | Alimentadora | Calderon | 12 | 15 | 19,0 | 17,2 | 17,4 | 12 | 2.582,3 | Bus Tipo | Se mantienen | Calderon - Carapungo | Segunda Fase |
| 175 | RC-23 | Ecovia | T Rio Coca - Zambra | Alimentadora | Nacional (1); Quiñelito libre (6); Rengo de Quilo (6) y Transpose (1) | 13 | 15 | 19,0 | 5,9 | 5,9 | 4 | 849,8 | Bus Tipo | Se mantienen | Shyris - Nor Oriental | Segunda Fase |
| 176 | RC-28 | Ecovia | T RIO COCA - SIMÓN BOLÍVAR - CARAPUNGO | Alimentadora | Nacional (1); Quiñelito libre (6); Rengo de Quilo (6) y Transpose (1) | 8 | 10 | 14,0 | 12,3 | 12,6 | 10 | 2.734,8 | Bus Tipo | Se transforma | Calderon - Carapungo | Segunda Fase |
| 177 | RC-22 | Ecovia | T RIO COCA - SAN JUAN DE CUMBAYA | Alimentadora | Nacional (1); Quiñelito libre (1); Rengo de Quilo (1) y Transpose (1) | 22 | 25 | 29,0 | 16,5 | 15,8 | 4 | 1.413,4 | Bus Tipo | Se transforma | Tumbaco - Cumbaya | Segunda Fase |
| 178 | RC-24 | Ecovia | T Rio Coca - Nayon | Alimentadora | Nacional (1); Quiñelito libre (1); Rengo de Quilo (1) y Transpose (1) | 7 | 10 | 14,0 | 6,0 | 6,1 | 9 | 1.416,5 | Bus Tipo | Se transforma | Shyris - Nor Oriental | Segunda Fase |
| 179 | RC-24 | Ecovia | T Rio Coca - Monakomo | Alimentadora | Rengo de Quilo | 10 | 12 | 16,0 | 11,1 | 11,3 | 6 | 2.032,9 | Bus Tipo | Se eliminan | Shyris - Nor Oriental | Segunda Fase |
| 180 | RC-17 | Ecovia | T RIO COCA - MONTESERRIN | Alimentadora | Nacional (1); Quiñelito libre (1); Rengo de Quilo (1) y Transpose (1) | 17 | 20 | 24,0 | 3,0 | 2,7 | 4 | 316,2 | Bus Tipo | Se transforma | Centro Norte | Segunda Fase |
| 181 | RC-18 | Ecovia | T Rio Coca - La Luz | Alimentadora | Nacional (1); Quiñelito libre (1); Rengo de Quilo (1) y Transpose (1) | 13 | 15 | 19,0 | 4,8 | 4,4 | 4 | 665,4 | Bus Tipo | Se eliminan | Centro Norte | Segunda Fase |
| 182 | RC-19 | Ecovia | T Rio Coca - Agua Clara | Alimentadora | Nacional (1); Quiñelito libre (1); Rengo de Quilo (1) y Transpose (1) | 7 | 10 | 14,0 | 8,0 | 8,2 | 10 | 1.894,3 | Bus Tipo | Se eliminan | Shyris - Nor Oriental | Segunda Fase |
| 183 | IN-01 | Troileus - Carciden | T CARCELLEN - EL LABRADOR | Alimentadora | Calderon | 7 | 8 | 13,0 | 7,3 | 7,4 | 9 | 1.926,7 | Bus Tipo | Se mantienen | Central Norte | Segunda Fase |
| 184 | CA-48 | Troileus - Carciden | T CARCELLEN - COINAS DEL VALLE (SAN JOSÉ DE MORÁN) | Alimentadora | Calderon | 9 | 11 | 15,0 | 9,2 | 9,2 | 9 | 1.833,3 | Bus Tipo | Se transforma | Calderon - Carapungo | Segunda Fase |
| 185 | CA-52 | Troileus - Carciden | T CARCELLEN - CALDEREN - OYACOTO | Alimentadora | Calderon | 15 | 25 | 29,0 | 14,8 | 13,5 | 6 | 1.456,8 | Bus Tipo | Se mantienen | Calderon - Carapungo | Segunda Fase |
| 186 | CA-53 | Troileus - Carciden | T CARCELLEN - CALDEREN - CABUYAL | Alimentadora | Calderon | 9 | 12 | 16,0 | 11,4 | 11,1 | 9 | 2.136,6 | Bus Tipo | Se transforma | Calderon - Carapungo | Segunda Fase |
| 187 | CA-50 | Troileus - Carciden | T CARCELLEN - ALBORADA - BELLAVISTA | Alimentadora | Calderon | 8 | 10 | 14,0 | 14,1 | 14,1 | 13 | 3.108,2 | Bus Tipo | Se transforma | Calderon - Carapungo | Segunda Fase |
| 188 | EML-06 | Troileus - Carciden | E LABRADOR - LAURELES | Alimentadora | Tronsecta (1) Vapeo (3) / Transmistos (1) / Transmistos (1) | 9 | 10 | 14,0 | 5,0 | 4,6 | 6 | 1.013,6 | Bus Tipo | Se eliminan | Central Norte | Segunda Fase |
| 189 | 235 | Ecovia | COGOTOG - LUANO CHIRO - T RIO COCA | Convenccional | COGOTOG | 5 | 10 | 11,9 | 11,9 | 10,8 | 12 | 3.378,1 | Bus Tipo | Se transforma | Shyris - Nor Oriental | Segunda Fase |
| 190 | 242 | Ecovia | AMAGUARA - LA SALLE - MARIN | Intracantonal Combinada | Libertadores del Valle | 10 | 12 | 16,0 | 27,4 | 26,5 | 18 | 4.900,4 | Bus Tipo | Se mantienen | Los Chillos | Segunda Fase |
| 191 | 240 | Ecovia | SANTA ISABEL - CONOCOTO - MARIN | Intracantonal Combinada | Libertadores del Valle | 12 | 15 | 19,0 | 24,0 | 23,1 | 11 | 3.512,9 | Bus Tipo | Se mantienen | Los Chillos | Segunda Fase |
| 192 | 219 | Ecovia | MARIN - PINTAG - SAN ALFONSO | Intracantonal Combinada | EXPERIENTISMA | 10 | 15 | 19,0 | 36,0 | 35,7 | 17 | 5.786,1 | Bus Tipo | Se mantienen | Los Chillos | Segunda Fase |
| 193 | 219 | Ecovia | SANTA TERESA - PINTAG - EL GIRÓN | Intracantonal Combinada | EXPERIENTISMA | 30 | 30 | 34 | 29,8 | 40,7 | 5 | 2.473,3 | Bus Tipo | Se transforma | Los Chillos | Primera Fase A |
| 194 | 262 | Ecovia | LA MERCED - EL TINGO - EL GIRÓN | Intracantonal Combinada | Libertadores del Valle | 16 | 18 | 22 | 21,9 | 22,4 | 9 | 2.661,4 | Bus Tipo | Se transforma | Los Chillos | Primera Fase A |
| 195 | 262 | Ecovia | LA MERCED - EL TINGO - EL GIRÓN | Intracantonal Combinada | Termas Turis | 18 | 24 | 28 | 36,8 | 28,5 | 7 | 3.166,3 | Bus Tipo | Se transforma | Los Chillos | Primera Fase A |
| 196 | 244 | Ecovia | SAN MIGUEL - CONOCOTO - ARMENIA - EL GIRÓN | Intracantonal Combinada | Libertadores del Valle | 16 | 18 | 22 | 22,2 | 23,3 | 8 | 2.731,6 | Bus Tipo | Se transforma | Los Chillos | Primera Fase A |
| 197 | 241 | Ecovia | SAN JUAN - HOSP DEL INF - MARIN | Intracantonal Combinada | Libertadores del Valle | 15 | 18 | 22,0 | 18,4 | 17,5 | 7 | 2.210,0 | Bus Tipo | Se mantienen | Los Chillos | Segunda Fase |
| 198 | 261 | Ecovia | MARIN - EL NACIONAL | Intracantonal Combinada | Termas Turis | 9 | 12 | 16,0 | 29,6 | 29,7 | 14 | 5.633,5 | Bus Tipo | Se mantienen | Los Chillos | Segunda Fase |
| 199 | 260 | Ecovia | MARIN - LAS PALMERAS | Intracantonal Combinada | Termas Turis | 30 | 40 | 44,0 | 25,4 | 25,8 | 5 | 1.506,7 | Bus Tipo | Se mantienen | Los Chillos | Segunda Fase |
| 200 | 237 | Ecovia | MARIN - LA MERCED | Intracantonal Combinada | Termas Turis | 6 | 8 | 12,0 | 23,5 | 24,2 | 15 | 6.671,0 | Bus Tipo | Se mantienen | Los Chillos | Segunda Fase |
| 201 | 243 | Ecovia | SAN FRANCISCO - ANZO - ZONAL - CONOCOTO - PUERINGSI - MARIN | Intracantonal Rural Combinada | Libertadores del Valle | 20 | 20 | 24 | 19,0 | 18,3 | 8 | 1.937,0 | Bus Tipo | Se transforma | Los Chillos | Primera Fase A |
| 202 | 243A | Ecovia | ONTANEDA ALTA - CONOCOTO | Intracantonal Rural Combinada | Libertadores del Valle | 20 | 20 | 24 | 4,8 | 4,5 | 2 | 386,9 | Mitibus | Se transforma | Los Chillos | Segunda Fase |
| 203 | 235 | Ecovia | EL QUINCHE - CHICA - Terminal Rio Coca | Intracantonal Combinada | Reina del Quinche | 7 | 8 | 12,0 | 44,9 | 45,0 | 40 | 11.839,4 | Bus Tipo | Se mantienen | Tumbaco - Cumbaya | Segunda Fase |
| 204 | 231 | Ecovia | T RIO COCA - YANUCUI (El Cementerio Yanuqui - 2) (Las Gabas - La Primavera - 2) (San Juan Alto - Centro de Cumbaya 1) | Intracantonal Combinada | Yanuyqui | 6 | 8 | 12,0 | 35,1 | 36,0 | 28 | 9.949,8 | Bus Tipo | Se mantienen | Tumbaco - Cumbaya | Segunda Fase |
| 205 | 202 | Ecovia | Terminal Rio Coca - Pifo | Intracantonal Combinada | San Sebastián de Pifo | 10 | 12 | 16,0 | 33,0 | 30,4 | 17 | 5.762,9 | Bus Tipo | Se mantienen | Tumbaco - Cumbaya | Segunda Fase |
| 206 | 238 | Ecovia | T RIO COCA - PUEBLO | Intracantonal Combinada | Pueblo Trapuca | 7 | 10 | 14,0 | 28,9 | 29,5 | 20 | 6.798,4 | Bus Tipo | Se mantienen | Tumbaco - Cumbaya | Segunda Fase |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|-------|---|-------------------------|--|----|----|------|-------|-------|----|--------------|----------------|----------------------|----------------|
| 207 | 229 | T RIO COCA - MIRAVALLE - CUMBAYA - LUMBISI | Intracontonal Combinada | Tumbaco | 14 | 17 | 21,0 | 17,9 | 17,3 | 7 | 2.303,3 | Se mantienen | Tumbaco - Cumbaya | Segunda Fase |
| 208 | 228 | T RIO COCA - EL ARENAL | Intracontonal Combinada | Tumbaco | 12 | 15 | 19,0 | 22,2 | 21,5 | 12 | 3.263,4 | Se mantienen | Tumbaco - Cumbaya | Segunda Fase |
| 209 | 230 | T RIO COCA - LA MORITA | Intracontonal Combinada | Tumbaco | 12 | 15 | 19,0 | 21,1 | 22,6 | 10 | 3.262,9 | Se mantienen | Tumbaco - Cumbaya | Segunda Fase |
| 210 | 227 | T RIO COCA - COLLAQUI | Intracontonal Combinada | Tumbaco | 12 | 15 | 19,0 | 23,5 | 22,6 | 11 | 3.443,5 | Se mantienen | Tumbaco - Cumbaya | Segunda Fase |
| 211 | 198 | T RIO COCA - AEROPUERTO | Intracontonal Combinada | SOTRANOR Quinchipe(7), Pueblo(2), Yacuqi(13), Pilo(1), Pueblo(4), Tumbaco(5) | 12 | 15 | 19,0 | 38,5 | 38,6 | 10 | 5.760,1 | Se transforman | Tumbaco - Cumbaya | Primera Fase A |
| 212 | 199 | T QUITUMBE - AEROPUERTO | Intracontonal Combinada | SOTRANOR Quinchipe(8), Yacuqi(13), Pilo(1), Pueblo(4), Tumbaco(5) | 8 | 10 | 14,0 | 53,4 | 53,2 | 21 | 11.734,6 | Se mantienen | Tumbaco - Cumbaya | Segunda Fase |
| 213 | 234 | EL QUINCHE - GUAYLABAMBA - OPELIA | Intracontonal Rural | FLOTA PCHINCHA | 5 | 7 | 11,0 | 44,9 | 45,1 | 29 | 14.610,3 | Se mantienen | Tumbaco - Cumbaya | Segunda Fase |
| 214 | 234 | El Quinche - Guaylabamba - Rio Coza (semafora Guaylabamba - El Quinche) | Intracontonal Combinada | FLOTA PCHINCHA | 5 | 7 | 11,0 | 49,0 | 48,5 | 12 | 14.610,3 | Se mantienen | Tumbaco - Cumbaya | Segunda Fase |
| 215 | 200 | Terminal Terrestre Cascelén - Via Collis - MAU | Intracontonal Combinada | OPERNORTE (Transporte(1), Calderon(1), Cajabamba(1), El Quinche(1), San Juan 2, Semáfor(1), Guayabamba(1)) | 12 | 15 | 19,0 | 28,4 | 28,4 | 8 | 14.610,3 | Se mantienen | Tumbaco - Cumbaya | Segunda Fase |
| 216 | 47 | Amaguana - La Vaqueria | Intracontonal Rural | Liberadores del Valle | 12 | 15 | 17,0 | 3,7 | 3,5 | 2 | 442,7 | Se mantienen | Los Chillos | Segunda Fase |
| 217 | 246 | Amaguana - San Carlos - Cataguango | Intracontonal Rural | Liberadores del Valle | 20 | 25 | 7,4 | 7,4 | 8,0 | 3 | 572,1 | Se mantienen | Los Chillos | Segunda Fase |
| 218 | 221 | Bello Horizonte - El Quinche | Intracontonal Rural | Reina del Quinche | 10 | 12 | 7,3 | 7,3 | 7,2 | 4 | 1.096,7 | Se mantienen | Tumbaco - Cumbaya | Segunda Fase |
| 219 | CA-4 | Capilla - Carapungo | Intracontonal Rural | Kinara Express | 15 | 17 | 8,2 | 8,2 | 8,9 | 6 | 894,8 | Se mantienen | Calderon - Carapungo | Segunda Fase |
| 220 | CT-24 | Centro De Cumbaya - Centro De Tumbaco - El Arrenal | Intracontonal Rural | SOTRANOR | 12 | 15 | 11,5 | 11,5 | 11,7 | 5 | 1.435,3 | Se mantienen | Tumbaco - Cumbaya | Segunda Fase |
| 221 | CT-04 | Chiviqui - Centro de Tumbaco | Intracontonal Rural | TUMBACO 1 - SOTRANOR 1 | 15 | 20 | 3,4 | 3,4 | 3,6 | 2 | 331,7 | Se mantienen | Tumbaco - Cumbaya | Segunda Fase |
| 222 | CT-07 | Chupacuí - Toke Chica 3 | Intracontonal Rural | Tumbaco | 30 | 30 | 7,4 | 7,4 | 7,4 | 1 | 413,3 | Se mantienen | Tumbaco - Cumbaya | Segunda Fase |
| 223 | CT-4 | Comuna - Leopoldo Chávez - Tumbaco | Intracontonal Rural | Tumbaco | 6 | 8 | 3,4 | 3,4 | 3,6 | 3 | 831,6 | Se mantienen | Tumbaco - Cumbaya | Segunda Fase |
| 224 | 223 | Comuna Central - Tumbaco | Intracontonal Rural | Tumbaco | 6 | 8 | 1,9 | 1,9 | 2,1 | 1 | 475,2 | Se mantienen | Tumbaco - Cumbaya | Segunda Fase |
| 225 | CT-1A | Santa Rosa - Centro de Cumbaya - Pillagua | Intracontonal Rural | SOTRANOR | 10 | 12 | 3,4 | 3,4 | 3,4 | 6 | 510,0 | Se mantienen | Tumbaco - Cumbaya | Segunda Fase |
| 226 | 222 | Quinche - Ousubamba | Intracontonal Rural | Reina del Quinche | 12 | 15 | 8,3 | 8,3 | 8,5 | 4 | 1.040,4 | Se mantienen | Tumbaco - Cumbaya | Segunda Fase |
| 227 | 221 | Guaylabamba - El Quinche | Intracontonal Rural | Reina del Quinche | 15 | 18 | 22,0 | 10,3 | 10,1 | 4 | 14.610,3 | Se mantienen | Tumbaco - Cumbaya | Segunda Fase |
| 228 | 249 | Juan de la Cruz - San Antonio de Pasoschoa | Intracontonal Rural | Liberadores del Valle | 30 | 35 | 5,9 | 5,9 | 6,4 | 1 | 313,7 | Se mantienen | Los Chillos | Segunda Fase |
| 229 | CA-5 | Luz Y Vida - Carapungo - La Bota | Intracontonal Rural | GUADALAJARA | 8 | 10 | 10,1 | 10,1 | 10,9 | 10 | 1.953,0 | Se mantienen | Calderon - Carapungo | Segunda Fase |
| 230 | | Nayón - Tenda - Cumbaya | Intracontonal Rural | Tumbaco | 12 | 20 | 6,5 | 6,5 | 8,5 | 5 | 813,2 | Se mantienen | Tumbaco - Cumbaya | Segunda Fase |
| 231 | 232 | Olan De Veloz - Yacuqi | Intracontonal Rural | Yacuqi | 12 | 12 | 9,9 | 9,9 | 9,9 | 6 | 1.386,0 | Se mantienen | Tumbaco - Cumbaya | Segunda Fase |
| 232 | CT-06 | Plazabamba - Tumbaco | Intracontonal Rural | Tumbaco | 15 | 18 | 5,3 | 5,3 | 5,3 | 2 | 533,5 | Se mantienen | Tumbaco - Cumbaya | Segunda Fase |
| 233 | CA-2 | Pomasqui - Carapungo | Intracontonal Rural | GUADALAJARA | 6 | 8 | 9,7 | 9,7 | 9,8 | 11 | 2.338,8 | Se mantienen | Calderon - Carapungo | Segunda Fase |
| 234 | 231 | San Jose - Yacuqi La Rabja | Intracontonal Rural | Yacuqi | 25 | 25 | 7,6 | 7,6 | 7,6 | 2 | 507,7 | Se mantienen | Tumbaco - Cumbaya | Segunda Fase |
| 235 | 231B | Yacuqi - Chugulin - Tababela - Oyambarillo | Intracontonal Rural | Yacuqi | 35 | 35 | 14,2 | 14,2 | 14,9 | 2 | 697,9 | Se mantienen | Tumbaco - Cumbaya | Segunda Fase |
| 236 | CA-3 | Zabala - Guato | Intracontonal Rural | Kinara Express | 12 | 15 | 11,0 | 11,0 | 10,6 | 7 | 1.334,9 | Se mantienen | Calderon - Carapungo | Segunda Fase |
| 237 | CT-03 | Centro de Tumbaco - Rumihuayco - Chiviqui | Intracontonal Rural | SOTRANOR | 15 | 30 | 6,1 | 6,1 | 6,1 | 4 | 488,4 | Se mantienen | Tumbaco - Cumbaya | Segunda Fase |
| 238 | CA-6 | Babilonia - Carapungo | Intracontonal Rural | Transisrieneexpress | 30 | 30 | 11,8 | 11,8 | 11,6 | 3 | 656,4 | Se mantienen | Calderon - Carapungo | Segunda Fase |
| 239 | CA-8 | Bonanza - Carapungo | Intracontonal Rural | Transisrieneexpress | 30 | 30 | 13,4 | 13,4 | 10,6 | 3 | 673,3 | Se mantienen | Calderon - Carapungo | Segunda Fase |
| 240 | CA-7 | Calderon - Meriantes - Carapungo | Intracontonal Rural | Transisrieneexpress | 30 | 30 | 9,6 | 9,6 | 8,9 | 3 | 538,1 | Se mantienen | Calderon - Carapungo | Segunda Fase |
| 241 | CA-1 | Oyacoto - Carapungo - Eloy Alfaro | Intracontonal Rural | Guadalajara | 11 | 30 | 17,8 | 17,8 | 18,2 | 14 | 1.759,0 | Se mantienen | Eloy Alfaro | Segunda Fase |
| 242 | PI-01 | Palugo - Pifo | Intracontonal Rural | San Sebastián de Pilo | 30 | 30 | 5,1 | 5,1 | 4,8 | 2 | 279,2 | Se mantienen | Tumbaco - Cumbaya | Segunda Fase |
| 243 | PI-02 | Siglabamba - Pifo | Intracontonal Rural | San Sebastián de Pilo | 30 | 30 | 6,9 | 6,9 | 8,1 | 1 | 417,5 | Se mantienen | Tumbaco - Cumbaya | Segunda Fase |
| 244 | | Corredor Central Norte | Alimentadora | Calderon(8), Catar(17), Conera(21), Pequisha(6), San Carlos(8) Transisrienefericos (8) Flota Petanca(3) | 12 | 12 | 16,0 | 100,0 | 104,0 | 73 | 17.340,0 | Se eliminan | Central Norte | Segunda Fase |
| 245 | | Rutas viales en proceso de aprobación | Convencional | Securtrans(1), Calderon(15), Llano Grande (3), San Juan de Calderon(18), Semáfor(8) | 8 | 10 | 42,0 | 42,0 | 42,0 | 45 | 8.316,0 | Se eliminan | Calderon - Carapungo | Segunda Fase |
| 246 | | Quitumbe - Seminario | Convencional | Juan Pablo II(3), Lata(16), San Francisco(7), Securtrans(7) | 4 | 4 | 14,2 | 14,2 | 14,2 | 33 | 6.396,8 | Se eliminan | SurOccidental | Segunda Fase |
| | | | | | | | | | | | 3.037 | 789.277 | | |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|--------------------------------|------------------------|--|----|----|-------|-------|-------|---|--|----------------|--------------|----------------|----------------------|
| 85 | T. Ofelia | Alimentadora | T Ofelia -Carapungo | 5 | 5 | 9 | 10,3 | 9,86 | 14 | Se mantiene. Se modifican los intervalos | Se mantienen | 3.924,5 | Primera Fase B | Calderon - Carapungo |
| 86 | T. Ofelia | Alimentadora | T Ofelia -Calderon | 5 | 5 | 9 | 11,63 | 10,78 | 15 | Se mantiene. Se modifican los intervalos | Se mantienen | 4.362,5 | Primera Fase B | Calderon - Carapungo |
| 87 | T. Ofelia | Alimentadora | T Ofelia -Calacali | 15 | 15 | 19 | 25,39 | 24,37 | 11 | Se mantiene. Se modifican los intervalos | Se mantienen | 3.415,1 | Primera Fase B | Mitad del Mundo |
| 88 | T. Ofelia | Alimentadora | T Ofelia -Cala. Bicentenario | 8 | 8 | 12 | 9,1 | 8,97 | 6 | Se recorta el viaje negativo a Pomasqui. Se modifican los intervalos | Se transforman | 2.258,8 | Primera Fase B | Mitad del Mundo |
| 89 | T. Ofelia | Alimentadora | T La Ofelia -Bellavista -Ana Maria | 6 | 6 | 10 | 17,87 | 17,09 | 19 | Se mantiene con un pequeño cambio en la ruta (A-DFE25) | Se mantienen | 5.881,0 | Segunda Fase | Calderon - Carapungo |
| 90 | T. Labrador | Alimentadora | Roldos -Machala -EM Labrador | 8 | 10 | 14 | 12,7 | 12,83 | 10 | Se Transforma en Alimentadoras recordando | Se transforman | 2.811,9 | Segunda Fase | Central Norte |
| 91 | | Diagonal | Jarrin -Machala -Shyris -El Arbolito | 5 | 7 | 11 | 13,9 | 13,89 | 21 | Se modifica en diagonal, recordando hacia el sur y prolongando hacia el norte | Se transforman | 4.512,8 | Segunda Fase | Amazonas |
| 92 | | Diagonal | T Ofelia -Machala -República -El Ejido | 5 | 7 | 11 | 14,13 | 14 | 20 | Nueva | Nuevas | 4.568,0 | Segunda Fase | Amazonas |
| 93 | | Transversal | Atacuccho -Comite Del Pueblo | 4 | 6 | 10 | 10,11 | 10,23 | 18 | Se modifica (V-22N) | Se transforman | 3.946,0 | Primera Fase B | Central Norte |
| 94 | T. Ofelia | Alimentadora | T Ofelia -Mena del Huevo | 8 | 8 | 12 | 4,78 | 5,3 | 4 | Se recorta la ruta alimentadora | Se transforman | 1.260,0 | Segunda Fase | Central Norte |
| 95 | | Transversal | Nazareth -Santa Maria | 6 | 7 | 11 | 8,67 | 9,52 | 10 | Se Transforma (V-23N) | Se transforman | 2.735,6 | Segunda Fase | Central Norte |
| 96 | | Transversal | La Tola -ChQ -El Placer | 4 | 6 | 10 | 5,13 | 5,68 | 11 | Se Transforma en transversal (V-04CH) | Se transforman | 2.097,1 | Primera Fase A | Centro Historico |
| 97 | | Transversal | Area Verde -Rancho Alto | 4 | 6 | 10 | 11,62 | 12,05 | 20 | Se Transforma (V-24N) | Se transforman | 4.920,0 | Segunda Fase | Manical Surce Norte |
| 98 | | Transversal | Quitana -La Pulida | 7 | 9 | 13 | 12,83 | 10,97 | 12 | Se Transforma (V-19N) | Se transforman | 2.932,7 | Segunda Fase | Central Norte |
| 99 | | Transversal | La Tola -Ichimbia -Ch -San Juan | 8 | 6 | 10 | 4,26 | 3,6 | 5 | Se transformo (V-05CH) con modificaciones | Se transforman | 1.171,1 | Segunda Fase | Centro Historico |
| 100 | | Transversal | Libertad -San Francisco -Playon de la Marin | 6 | 8 | 12 | 8,24 | 8,58 | 12 | Se transformo (V-03CH) con modificaciones Cambia sede de calle Sucre entre Flores y Guayqui Abrir paradero en Sucre 15 m antes de Av. Pichincha. | Se transforman | 2.854,8 | Primera Fase A | Centro Historico |
| 101 | | Transversal | Jardin del Valle - EM San Francisco Viaducto | 10 | 12 | 16 | 7,09 | 6,17 | 4 | Se transforma en transversal (A-028CH) Reforma geometrica en San Roque | Se transforman | 1.206,7 | Segunda Fase | Puengasi - Monjas |
| 102 | | Transversal | Jardin del Valle -Marin Central | 10 | 12 | 16 | 5,48 | 5,00 | 4 | Se transforma en transversal (xxxx) | Nuevas | 953,7 | Segunda Fase | Puengasi - Monjas |
| 103 | | Transversal | Orquídes -EM El Ejido | 10 | 12 | 16 | 7,28 | 10,58 | 7 | Se transforma en transversal (A-MAAR03) | Se transforman | 1.625,3 | Segunda Fase | Puengasi - Monjas |
| 104 | María - Valle de Los Chillos | Transversal | Monjas Alto -Escuela Sucre | 10 | 12 | 16 | 6,32 | 6,82 | 5 | Se transforma en transversal | Se transforman | 1.195,7 | Segunda Fase | Puengasi - Monjas |
| 105 | San Francisco | Transversal | Edeñ -EM Ejido | 10 | 12 | 16 | 7,81 | 7,94 | 5 | Se transforma en transversal | Se transforman | 1.433,3 | Segunda Fase | Puengasi - Monjas |
| 106 | T. Qutumbé | Alimentadora | Carapungo - T Qutumbé | 3 | 5 | 9 | 39,26 | 39,36 | 53 | Se mantiene. No integrado | Se mantienen | 10.078,5 | Segunda Fase | Simon Bolivar |
| 107 | T. Qutumbé | Alimentadora | T Qutumbé -Cumbaya | 4 | 6 | 10 | 29,13 | 28,72 | 28 | Se mantiene. Se modifica la flota y se extiende la ruta en Carapungo | Se mantienen | 10.834,9 | Segunda Fase | Simon Bolivar |
| 108 | Perimetral | Carapungo -Cumbaya | 3 | 5 | 9 | 18,7 | 17,99 | 18 | Se mantiene. No integrado | Se mantienen | 8.903,4 | Segunda Fase | Simon Bolivar | |
| 109 | Perimetral | T. Qutumbé -Caraclen | 10 | 12 | 16 | 43,92 | 44,86 | 21 | Se mantiene. Se modifica la flota. No integrado | Se mantienen | 8.070,0 | Segunda Fase | Simon Bolivar | |
| 110 | Perimetral | T. Qutumbé -Marín | 5 | 7 | 11 | 21,33 | 22,62 | 21 | Se mantiene. Se modifica la flota | Se mantienen | 7.137,0 | Segunda Fase | Simon Bolivar | |
| 111 | Ejido | Transversal | Miraflores -Guapulo | 6 | 8 | 12 | 6,61 | 6,51 | 9 | Se cambia por dos rutas | Se transforman | 1.836,8 | Segunda Fase | Central Norte |
| 112 | Recreo | Transversal | La Alcantarilla -Recreo | 6 | 8 | 12 | 4,57 | 3,89 | 6 | Se cambia por dos rutas | Nuevas | 1.044,4 | Segunda Fase | Sur Occidental |
| 113 | DFEUA | Alimentadora | T Ofelia -Planada -Rancho Alto | 6 | 8 | 12 | 9,25 | 9,02 | 12 | Se transforma en Alimentadora A-DFE01 | Se transforman | 2.557,8 | Segunda Fase | Manical Surce Norte |
| 114 | | Transversal | La Tola -Ichimbia -Ch -Tecnico Bajo | 8 | 8 | 12 | 3,64 | 3,77 | 4 | Se transforma (V-05CH) con modificaciones | Se transforman | 926,3 | Segunda Fase | Centro Historico |
| 115 | E. El Ejido | Transversal | Cumbaya -Guapulo -EM El Ejido | 6 | 7 | 11 | 10,24 | 11,16 | 15 | Se transforma en transversal. Se amplía al Parque El Arbolito | Se transforman | 3.238,3 | Primera Fase A | Tumbaco -Cumbaya |
| 116 | Recreo | Alimentadora | Forestal -El Recreo | 6 | 8 | 12 | 5,75 | 5,87 | 8 | Se transforma en Alimentadora | Se transforman | 1.626,8 | Segunda Fase | Sur Oriental |
| 117 | | Transversal | San Patricio -Forestal -Magdalena Alta | 6 | 8 | 12 | 9,76 | 9,85 | 13 | Se amplia cobertura VERIFICAR CALLE ARENILLAS PARA VER POSIBILIDAD DE RUTA INTERMEDIA (V-04S) | Se transforman | 2.745,4 | Segunda Fase | Sur Occidental |
| 118 | | Transversal | San Isidro de Puengasi -Cma de la Libertad | 7 | 7 | 11 | 10,38 | 10,28 | 11 | Se transforma en transversal (V-03S) | Se transforman | 2.930,0 | Segunda Fase | Puengasi - Monjas |
| 119 | Marin Central | Transversal | Moserat -Marin Central | 7 | 10 | 14 | 14,79 | 14,68 | 16 | Se transforma en transversal (A-MAAR01) | Se transforman | 3.435,4 | Segunda Fase | Puengasi - Monjas |
| 120 | San Francisco | Transversal | Barrio 6 de diciembre -Est El Ejido | 7 | 12 | 16 | 17,22 | 17,17 | 12 | Se transforma en Alimentadora | Se transforman | 3.129,5 | Segunda Fase | Puengasi - Monjas |
| 121 | San Francisco | Transversal | Colmena -EM San Francisco | 5 | 7 | 11 | 2,77 | 3,16 | 5 | Se recorta en el centro y se sustituye por ruta transversal y en el norte se complementa con la ruta transversal V-13N | Se transforman | 963,0 | Segunda Fase | Centro Historico |
| 122 | EM JIQUAPA | Transversal | Intercambiador Interoceánica -Simon Bolivar -Quito Teñis | 8 | 8 | 12 | 10,73 | 11,33 | 10 | Nueva (V-13N) | Nuevas | 2.757,5 | Segunda Fase | Centro Norte |
| 123 | E. El Labrador | Alimentadora Semiegras | San Antonio -Kartodromo -EM El Labrador | 10 | 14 | 18 | 25,31 | 23,94 | 15 | Se convierte en Alimentadora Semiegras Reemplaza a las Alimentadoras San Antonio Ofelia | Se transforman | 4.118,2 | Segunda Fase | Mitad del Mundo |
| 124 | | Longitudinal | T Ofelia -Miraflores -EM Seminario | 4 | 6 | 10 | 18,45 | 17,69 | 29 | Se mantiene. Se modifica la flota | Se mantienen | 7.011,2 | Segunda Fase | Manical Surce Norte |
| 125 | Subtronal Mariscal Sucre Norte | | T Ofelia -EM Magdalena | 4 | 6 | 10 | 20,5 | 20,35 | 32 | Se transforma en transversal (H-01B) | Se transforman | 7.924,9 | Segunda Fase | Manical Surce Norte |
| 126 | | Longitudinal | Panecillo -Seminario Mayor | 6 | 8 | 12 | 7,03 | 6,27 | 9 | Se transforma (A-H-02B) haciendo una variante recordada de la actual | Nuevas | 1.862,0 | Segunda Fase | Centro Historico |
| 127 | | Transversal | Amagás del Ica -EM Labrador -San Vicente de la Florida | 8 | 10 | 14 | 10,46 | 9,19 | 10 | Se transforma en transversal en conjunto con Amagás -Edeñ -San Pablo (V-18N) | Se transforman | 2.164,3 | Segunda Fase | Amazonas |
| 128 | E. El Labrador | Alimentadora Semiegras | T Caraclen -EM El Labrador | 5 | 7 | 11 | 7,31 | 7,37 | 10 | Se transforma en Alimentadora del E. El Labrador. Modificación de ruta por la av. Amazonas | Se transforman | 2.833,9 | Segunda Fase | Calderon - Carapungo |
| 129 | E. El Labrador | Alimentadora Semiegras | EM El Labrador -Velazco | 6 | 8 | 12 | 9,31 | 9,51 | 9 | Se transforma en Subtronal Alimentadora SEMIEGRES | Se transforman | 2.634,8 | Segunda Fase | Amazonas |
| 130 | E. El Labrador | Subtronal Amazonas | EM Labrador -EM El Ejido | 3 | 5 | 9 | 7,41 | 7,79 | 22 | Se transforma en Subtronal C. El Labrador -El Ejido | Nuevas | 3.688,5 | Segunda Fase | Amazonas |
| 131 | | Transversal | Puerta del Sol -23 de Junio | 10 | 12 | 16 | 8,15 | 8,22 | 5 | Se transforma en transversal (V-25N) | Se transforman | 1.489,7 | Segunda Fase | Eloy Alfaro |
| 132 | E. El Labrador | Alimentadora Semiegras | La Soafia -EM Labrador | 6 | 8 | 12 | 11,15 | 11,74 | 14 | Se transforma en Alimentadora del E. El Labrador | Se transforman | 2.046,2 | Segunda Fase | Amazonas |
| 133 | | Transversal | El Ica -Cochabamba Norte | 8 | 10 | 14 | 6,85 | 6,16 | 6 | Se transforma en transversal (V-15N) recordada en el oriente. El sector Don Bosco está cubierto por otras rutas | Se transforman | 1.433,0 | Segunda Fase | Amazonas |
| 134 | T. Caraclen | Alimentadora | T Caraclen -Caraclen Bajo | 6 | 8 | 12 | 5,53 | 5,28 | 7 | Se transforma en Alimentadora (A-VAR03) y subtronal Eloy Alfaro | Se transforman | 1.513,4 | Segunda Fase | Eloy Alfaro |
| 135 | E. El Labrador | Alimentadora | Pueblo Blanco -EM El Labrador | 5 | 7 | 11 | 16,63 | 16,58 | 24 | Se transforma en Alimentadora de la E. El Labrador | Se transforman | 5.393,0 | Segunda Fase | Eloy Alfaro |
| 136 | T. Caraclen | Subtronal Eloy Alfaro | T Caraclen -EM Ejido | 4 | 6 | 10 | 15,37 | 15,14 | 27 | Se transforma en Subtronal Eloy Alfaro | Nuevas | 5.918,9 | Segunda Fase | Eloy Alfaro |
| 137 | | Alimentadora | T Caraclen -Real Audiencia -EM El Labrador | 6 | 10 | 14 | 8,82 | 9,02 | 11 | Se transforma en Alimentadora de la E. El Labrador | Se transforman | 2.232,5 | Segunda Fase | Central Norte |
| 138 | | Alimentadora | San Jose del Moran -Esperanza -EM El Labrador | 8 | 10 | 14 | 13,04 | 13,17 | 11 | Se transforma en Alimentadora de la E. El Labrador. Participa en el Corredor -Carapungo | Se transforman | 2.886,8 | Segunda Fase | Calderon - Carapungo |
| 139 | | Transversal | San Miguel de Amagás -EM Labrador -Pinar Bajo | 8 | 10 | 14 | 6,72 | 6,65 | 6 | Se transforma en transversal (V-17N) recordada | Se transforman | 1.472,6 | Segunda Fase | Shyris -Nor Oriental |
| 140 | T. Rio Coca | Diagonal | Llano Chico -EM Jijijapa | 8 | 7 | 11 | 10,3 | 9,97 | 9 | Se transforma en Diagonal Corta | Se transforman | 2.744,3 | Segunda Fase | Shyris -Nor Oriental |
| 141 | | Transversal | Buenos Aires -Pinar Alto | 10 | 10 | 14 | 9,67 | 10,79 | 7 | Se transforma en transversal con alargue a la V-15N. | Se transforman | 2.089,4 | Segunda Fase | Shyris -Nor Oriental |
| 142 | | Intracantonal Rural | Rumucacho Alto -San Jose de Pomasqui | 8 | 10 | 14 | 12,7 | 12,6 | 11 | Revisar si es conveniente pasar a alimentador de la Ofelia | Se transforman | 2.352,9 | Segunda Fase | Mitad del Mundo |
| 143 | | Alimentadora | T Rio Coca -Uano Grande -Lantazuri | 10 | 12 | 16 | 17,29 | 17,34 | 11 | Se mantiene. Se mejora los intervalos | Se mantienen | 3.151,3 | Segunda Fase | Calderon - Carapungo |
| 144 | | Alimentadora | EM El Labrador -Uano Grande -Bonanza | 6 | 8 | 12 | 17,09 | 13,88 | 16 | Se mantiene. Se mejora los intervalos cambiar en modelo | Se mantienen | 4.307,8 | Segunda Fase | Calderon - Carapungo |
| 145 | E. El Labrador | Alimentadora | La Cruz -Zabala -EM Labrador | 10 | 12 | 16 | 19,74 | 20 | 13 | Se mantiene. se transforma en Alimentadora al Labrador | Se mantienen | 3.616,3 | Segunda Fase | Calderon - Carapungo |
| 146 | | Subtronal | Subtronal Shyris Comite del Pueblo -Marin | 6 | 10 | 14 | 15,96 | 15,65 | 16 | Se fusionan las dos rutas y forman la SUBTRONCAL COMITE DEL PUEBLO -SHYRIS -MARIN | Se transforman | 3.955,8 | Segunda Fase | Shyris -Nor Oriental |
| 147 | T. Caraclen | Alimentadora | T Caraclen -Carmen Bajo | 10 | 12 | 16 | 8,16 | 8,16 | 5 | Nueva | Nuevas | 1.485,1 | Segunda Fase | Shyris -Nor Oriental |
| 148 | T. Rio Coca | Alimentadora | T Rio Coca -4 de Julio | 7 | 10 | 14 | 6,5 | 6,48 | 7 | Se mantiene. Se mejora los intervalos en el modelo | Se mantienen | 1.512,1 | Segunda Fase | Shyris -Nor Oriental |
| 149 | T. Rio Coca | Alimentadora | T Rio Coca -Comite del Pueblo -La Bota | 8 | 10 | 14 | 9,95 | 10,23 | 8 | Se mantiene. Se mejora los intervalos en el modelo | Se mantienen | 2.227,7 | Segunda Fase | Shyris -Nor Oriental |
| 150 | | Alimentadora | EM El Labrador -Comite del Pueblo | 6 | 8 | 12 | 7,38 | 7,06 | 7 | Se mantiene. | Se mantienen | 2.021,6 | Primera Fase A | Shyris -Nor Oriental |
| 151 | E. El Labrador | Alimentadora | EM Labrador -Babilonia -San Juan de Calderon | 10 | 12 | 16 | 18,97 | 18,97 | 13 | Se transforma en Alimentadora | Se transforman | 3.462,5 | Segunda Fase | Calderon - Carapungo |
| 152 | T. Rio Coca | Alimentadora | T Rio Coca -Carapungo -Luz y Vida | 8 | 10 | 14 | 18,18 | 18,19 | 15 | Se fusiona con la ruta Luta con emocional Luz y Vida T. Rio Coca (alargue) | Se transforman | 4.005,9 | Segunda Fase | Calderon - Carapungo |
| 153 | E. El Labrador | Alimentadora | EM El Labrador -Carapungo -Ecuador -Bicentenario | 8 | 10 | 14 | 16,45 | 17,06 | 13 | Se transforma en Alimentadora. Se recorta en E. Labrador | Se transforman | 3.600,9 | Segunda Fase | Calderon - Carapungo |
| 154 | | Intracantonal Rural | Carapungo -Mitad del Mundo -4 de Abril | 12 | 15 | 19 | 17,74 | 16,28 | 8 | Se mantiene. Se mejora los intervalos | Se mantienen | 2.109,2 | Segunda Fase | Mitad del Mundo |
| 155 | E. El Labrador | Alimentadora | EM El Labrador -Zabala | 10 | 15 | 19 | 17,23 | 17,27 | 11 | Se mantiene. Se mejora los intervalos en el modelo | Se mantienen | 2.709,9 | Segunda Fase | Calderon - Carapungo |
| 156 | T. Rio Coca | Alimentadora | T Rio Coca -Zambiza | 10 | 12 | 16 | 5,88 | 5,86 | 4 | Se mantiene. Se mejora los intervalos cambiar en modelo | Se mantienen | 1.069,3 | Segunda Fase | Shyris -Nor Oriental |
| 157 | | Alimentadora | Carapungo -Simon Bolivar -EM Jijijapa | 8 | 10 | 14 | 13,97 | 13,6 | 12 | Se transforma en Alimentadora. Se recorta en E. Labrador | Se transforman | 3.056,6 | Segunda Fase | Calderon - Carapungo |
| 158 | | Intracantonal Rural | San Juan de Cumbaya -Santa Ines | 8 | 10 | 14 | 7,56 | 7,56 | 6 | Se transforma en ruta interna | Se transforman | 1.405,2 | Segunda Fase | Tumbaco -Cumbaya |
| 159 | T. Rio Coca | Alimentadora | T Rio Coca -Nayon -Monte Azom | 7 | 10 | 14 | 11,1 | 11,26 | 11 | Se unifica con ruta T. Rio Coca -Midearom | Se transforman | 2.806,5 | Segunda Fase | Shyris -Nor Oriental |
| 160 | | Transversal | Monteserín -Plaza de las Americas | 10 | 12 | 16 | 6,91 | 6,81 | 6 | Se transforma en transversal, variable de la V-14BN (utiliza el carril de la Ecovía para viajar a izquierda y a la De Las Palmeras) | Se transforman | 1.248,5 | Segunda Fase | Centro Norte |
| 161 | T. Caraclen | Alimentadora | T Caraclen Barrio -EM El Labrador | 10 | 12 | 16 | 9,65 | 10,22 | 7 | Se mantiene. Se aumenta los intervalos porque hay otros servicios en el modelo | Se mantienen | 1.808,2 | Segunda Fase | Central Norte |
| 162 | E. El Labrador | Alimentadora | EM El Labrador | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----------------------------------|----------------------|---|----|----|----|-------|-------|----|----|--|-----------------------|----------------|----------|---------------------|
| 168 | T Rio Coca | Alimentadora | Cocacig - Uluo Chico - Terminal Rio Coca | 5 | 7 | 11 | 11,85 | 10,8 | 11 | 5 | Se transforma en Alimentadora Nueva Ruta | Se transforman Nuevas | Segunda Fase | 3.678,1 | Shyle - No Oriental |
| 169 | T Mañá - Valle de los Chillos | Alimentadora | Cocacig - Simon Bolivar - T Rio Coca | 10 | 12 | 18 | 8,93 | 8,9 | 15 | 5 | Nueva Ruta | Nuevas | Segunda Fase | 1.622,5 | Shyle - No Oriental |
| 170 | T Mañá - Valle de los Chillos | Intraconal Combinada | Amagualla - La Salle - Mañá | 9 | 10 | 14 | 27,38 | 26,49 | 15 | 15 | Se mantiene con intervalos más altos porque se crea ramal a San Roque | Se mantienen | Segunda Fase | 5.664,0 | Los Chillos |
| 171 | T Mañá - Valle de los Chillos | Intraconal Combinada | Santa Isabel - Conocoto - Mañá | 8 | 10 | 14 | 23,98 | 23,09 | 15 | 15 | Se mantiene con intervalos más altos porque se crea ramal a San Roque | Se mantienen | Segunda Fase | 5.184,4 | Los Chillos |
| 172 | T Mañá - Valle de los Chillos | Intraconal Combinada | Santa Alfonso - Pintado - EM El Ejido | 10 | 15 | 15 | 40,11 | 30,04 | 16 | 16 | Nuevo Ramal no implica incremento de fmg sino redistribución de las actuaciones | Se transforman | Primera Fase A | 6.380,4 | Los Chillos |
| 173 | T Mañá - Valle de los Chillos | Intraconal Combinada | San Teodoro - Pintado - EM San Francisco Viaducto | 20 | 25 | 29 | 32,29 | 28,01 | 28 | 28 | Se modifica en Chilo. En lugar de llegar al Grón, termina en San Francisco | Se transforman | Primera Fase A | 2.742,2 | Los Chillos |
| 174 | T Mañá - Valle de los Chillos | Intraconal Combinada | El Dean Bajón - 6 de Julio - EM El Ejido | 10 | 17 | 14 | 23,07 | 21,6 | 14 | 14 | Se modifica en Chilo. En lugar de llegar al Grón, termina en El Ejido | Se transforman | Primera Fase A | 4.581,1 | Los Chillos |
| 175 | T Mañá - Valle de los Chillos | Intraconal Combinada | La Merced - El Tringo - EM El Ejido | 13 | 17 | 13 | 27,93 | 27,88 | 9 | 9 | Se modifica en Chilo. En lugar de llegar al Grón, termina en El Ejido | Se transforman | Primera Fase A | 3.009,3 | Los Chillos |
| 176 | T Mañá - Valle de los Chillos | Intraconal Combinada | San Miguel - Conocoto - Arriaza - EM El Ejido | 15 | 15 | 15 | 22,93 | 22,86 | 9 | 9 | Se modifica en Chilo. En lugar de llegar al Grón, termina en El Ejido | Se transforman | Primera Fase A | 3.071,4 | Los Chillos |
| 178 | T Mañá - Valle de los Chillos | Intraconal Combinada | El Nacional - La Mañá | 16 | 16 | 18 | 29,64 | 29,86 | 9 | 9 | Se mantiene con intervalos más altos porque se crea ramal a San Roque | Nuevas | Segunda Fase | 3.866,1 | Los Chillos |
| 177 | T Mañá - Valle de los Chillos | Intraconal Combinada | San Juan de Conocoto - Hospital de Ints - EM San Francisco Viaducto | 11 | 12 | 16 | 20,74 | 20,26 | 8 | 8 | Nuevo Ramal | Se mantienen | Primera Fase A | 3.596,8 | Los Chillos |
| 179 | T Mañá - Valle de los Chillos | Intraconal Combinada | El Nacional - Guapigedo - La Amena - EM San Francisco | 16 | 16 | 20 | 27,25 | 27,04 | 9 | 9 | Nuevo Ruta | Nuevas | Primera Fase A | 3.596,1 | Los Chillos |
| 180 | T Mañá - Valle de los Chillos | Intraconal Combinada | Las Palmeras - Alangali - Mañá | 29 | 29 | 33 | 25,52 | 25,79 | 4 | 4 | Se mantiene mejorando los intervalos | Se mantienen | Segunda Fase | 1.869,4 | Los Chillos |
| 181 | T Mañá - Valle de los Chillos | Intraconal Combinada | La Merced - La Mañá | 12 | 15 | 19 | 23,46 | 24,19 | 10 | 10 | Se mantiene con intervalos más altos porque se crea ramal a San Roque | Se mantienen | Segunda Fase | 3.596,2 | Los Chillos |
| 182 | T Mañá - Valle de los Chillos | Intraconal Combinada | La Merced - EM San Francisco Viaducto | 12 | 15 | 19 | 25,82 | 26,57 | 11 | 11 | Nuevo Ramal | Se transforman | Primera Fase A | 3.909,9 | Los Chillos |
| 183 | T Mañá - Valle de los Chillos | Intraconal Combinada | Amagualla - Adm Zonal - Conocoto - Puangali - E. Magdalena | 12 | 15 | 19 | 27,23 | 28,57 | 18 | 18 | Se transforma en Alimentador | Se transforman | Primera Fase A | 4.164,4 | Los Chillos |
| 184 | T Guamaní | Intraconal Rural | Cumandá - Amagualla - Carapungo - Terminal Guamaní | 13 | 15 | 19 | 16,50 | 16,14 | 9 | 9 | Nueva | Nuevas | Segunda Fase | 1.984,4 | Los Chillos |
| 185 | T Rio Coca | Intraconal Combinada | Oñaneda Alto - Conocoto - San Gabriel | 10 | 12 | 12 | 22,56 | 15,39 | 7 | 7 | Se prolonga hasta sector AV Amazonas (El Tringo) | Se transforman | Segunda Fase | 2.124,2 | Los Chillos |
| 186 | T Rio Coca | Intraconal Combinada | El Quiche - T Rio Coca | 10 | 12 | 16 | 44,91 | 45,02 | 22 | 22 | Se mantiene con intervalos más altos porque se crea ramal siempre expres La Carolina | Se mantienen | Segunda Fase | 8.148,6 | Tumbaco - Cumbaya |
| 187 | T Carolina - Valle de Cumbaya | Intraconal Combinada | El Quiche - EM La Carolina | 10 | 12 | 16 | 42,58 | 42,01 | 20 | 20 | Nuevo Ramal | Se transforman | Primera Fase A | 7.697,7 | Tumbaco - Cumbaya |
| 188 | T Rio Coca | Intraconal Combinada | T Rio Coca - Yenuqui | 12 | 15 | 19 | 35,06 | 36,01 | 14 | 14 | abrir pautera al sector de Av. Eloy Alfaro | Se mantienen | Segunda Fase | 5.304,1 | Tumbaco - Cumbaya |
| 189 | T Rio Coca | Intraconal Combinada | PIB - Terminal Rio Coca | 15 | 18 | 22 | 32,99 | 30,35 | 10 | 10 | Se mantiene con intervalos más altos porque se crea ramal siempre expres La Carolina | Se mantienen | Segunda Fase | 3.900,2 | Tumbaco - Cumbaya |
| 190 | T Carolina - Valle de Cumbaya | Intraconal Combinada | Yenuqui - EM La Carolina | 12 | 15 | 19 | 32,68 | 34,96 | 14 | 14 | Nuevo Ramal | Se transforman | Primera Fase A | 4.898,8 | Tumbaco - Cumbaya |
| 191 | T Rio Coca | Intraconal Combinada | Puembó - Rio Coca | 12 | 15 | 19 | 28,86 | 29,46 | 12 | 12 | Se mantiene con intervalos más altos porque se crea ramal siempre expres La Carolina | Se mantienen | Segunda Fase | 4.352,5 | Tumbaco - Cumbaya |
| 192 | T Rio Coca | Intraconal Combinada | Lumbaji - Cumbaya - T Rio Coca | 14 | 17 | 21 | 17,34 | 19,23 | 7 | 7 | Se mantiene con intervalos más altos porque se crea ramal siempre expres La Carolina | Se mantienen | Segunda Fase | 2.300,9 | Tumbaco - Cumbaya |
| 193 | T Rio Coca | Intraconal Combinada | Cumbaya - EM La Carolina | 10 | 12 | 16 | 13,49 | 13,58 | 7 | 7 | abrir pautera al sector de Av. Eloy Alfaro | Nuevo Fase A | Segunda Fase | 2.464,4 | Tumbaco - Cumbaya |
| 194 | T Rio Coca | Intraconal Combinada | El Arenal - T Rio Coca | 15 | 20 | 24 | 21,55 | 21,59 | 8 | 8 | abrir pautera al sector de Av. Eloy Alfaro | Se transforman | Segunda Fase | 2.543,3 | Tumbaco - Cumbaya |
| 195 | T Carolina - Valle de Cumbaya | Intraconal Combinada | El Arenal - Tumbaco - EM La Carolina | 18 | 20 | 24 | 21,79 | 21,59 | 8 | 8 | abrir pautera al sector de Av. Eloy Alfaro | Se transforman | Segunda Fase | 2.542,5 | Tumbaco - Cumbaya |
| 196 | T Rio Coca | Intraconal Combinada | La Morita - T Rio Coca | 18 | 20 | 24 | 21,14 | 22,59 | 7 | 7 | Se mantiene con intervalos más altos porque se crea ramal siempre expres La Carolina | Se mantienen | Segunda Fase | 2.384,4 | Tumbaco - Cumbaya |
| 197 | T Carolina - Valle de Cumbaya | Intraconal Combinada | Collaguí - Tumbaco - T Rio Coca | 18 | 20 | 24 | 23,51 | 22,63 | 7 | 7 | Se mantiene con intervalos más altos porque se crea ramal siempre expres La Carolina | Se mantienen | Segunda Fase | 2.491,6 | Tumbaco - Cumbaya |
| 198 | T Carolina - Valle de Cumbaya | Intraconal Combinada | Aeropuerto - EM La Carolina | 12 | 15 | 19 | 36,52 | 35,97 | 17 | 17 | Se modifica el destino de la T. Rio Coca a EM La Carolina | Se transforman | Primera Fase A | 5.410,0 | Tumbaco - Cumbaya |
| 199 | E Quilumba | Intraconal Combinada | Quilumba - Arapungo | 8 | 10 | 14 | 53,37 | 53,37 | 23 | 23 | Se mantiene | Se mantienen | Segunda Fase | 11.734,6 | Tumbaco - Cumbaya |
| 200 | T Ofiá | Intraconal Combinada | El Quiche - Guayabamba - Ofiá | 5 | 7 | 11 | 40,49 | 40,49 | 42 | 42 | Se mantiene | Se mantienen | Segunda Fase | 14.626,4 | Tumbaco - Cumbaya |
| 201 | E El Labrador | Intraconal Combinada | El Quiche - Guayabamba - EM Labrador | 5 | 7 | 11 | 40,26 | 40,14 | 42 | 42 | Se mantiene | Se mantienen | Primera Fase A | 15.579,1 | Tumbaco - Cumbaya |
| 202 | T Carolina | Intraconal Combinada | NAQ - Vía Colón - T Carleén | 12 | 18 | 15 | 28,38 | 28,4 | 9 | 9 | Se mantiene | Se mantienen | Segunda Fase | 4.237,6 | Tumbaco - Cumbaya |
| 203 | T Carolina | Intraconal Combinada | Nueva Aurora - Urb Municipal Tumbaco de Mijonja | 8 | 10 | 14 | 19,57 | 19,26 | 15 | 15 | Se mantiene | Nuevas | Segunda Fase | 2.856,3 | Sir Oromaji |
| 205 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | Alma Iojana - Mañá Central | 12 | 15 | 19 | 6,06 | 6,17 | 4 | 4 | Nueva Inversiva - Variante de V.MAR03 | Nuevas | Segunda Fase | 912,7 | Puangali - Mollala |
| 206 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | Amagualla - La Vaquera | 12 | 15 | 19 | 3,65 | 3,49 | 2 | 2 | Se requiere convalidar para llegar a Thungul de Piedra | Se mantienen | Segunda Fase | 442,7 | Los Chillos |
| 207 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | Amagualla - La Vaquera | 10 | 12 | 16 | 7,27 | 7,46 | 3 | 3 | Se mantiene | Se mantienen | Segunda Fase | 1.066,7 | Los Chillos |
| 208 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | Amagualla - La Vaquera | 10 | 12 | 16 | 4,91 | 4,43 | 3 | 3 | Se mantiene | Se mantienen | Segunda Fase | 849,9 | Los Chillos |
| 210 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | Capilla - Carapungo | 15 | 17 | 18 | 8,22 | 8,31 | 4 | 4 | Nueva Inversiva - Variante de V.21N | Se mantienen | Segunda Fase | 894,8 | Central Norte |
| 211 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | Capilla - Carapungo | 15 | 17 | 18 | 8,22 | 8,31 | 4 | 4 | Nueva Inversiva - Variante de V.21N | Se mantienen | Segunda Fase | 894,8 | Central Norte |
| 212 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | Capilla - Carapungo | 15 | 17 | 18 | 8,22 | 8,31 | 4 | 4 | Nueva Inversiva - Variante de V.21N | Se mantienen | Segunda Fase | 894,8 | Central Norte |
| 213 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | Centro Cumbaya - Centro de Tumbaco - El Arenal | 10 | 12 | 16 | 14,08 | 13,67 | 7 | 7 | Nueva Inversiva - Variante de V.21N | Se mantienen | Segunda Fase | 1.415,3 | Carleón - Carapungo |
| 214 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | Chaluarungo - Hermano Miguel | 10 | 12 | 16 | 6,01 | 5,83 | 4 | 4 | Nueva Inversiva - Variante de V.005 | Nuevas | Segunda Fase | 1.089,2 | Tumbaco - Cumbaya |
| 215 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | Chiquí - Centro de Tumbaco - Centro de Tumbaco - Rumihuayo - Chiquí - Tola Ofiá 3 | 30 | 30 | 30 | 3,36 | 3,55 | 2 | 2 | Se mantiene | Se mantienen | Segunda Fase | 360,9 | Tumbaco - Cumbaya |
| 216 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | Comuna - Leopoldo Chávez - Tumbaco | 6 | 8 | 8 | 2,48 | 2,38 | 5 | 5 | Se mantiene | Se mantienen | Segunda Fase | 413,3 | Tumbaco - Cumbaya |
| 217 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | Comuna Central - Tumbaco | 6 | 8 | 8 | 1,84 | 2,08 | 2 | 2 | Se mantiene | Se mantienen | Segunda Fase | 831,6 | Tumbaco - Cumbaya |
| 218 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | Comuna Central - Tumbaco | 6 | 8 | 8 | 1,84 | 2,08 | 2 | 2 | Se mantiene | Se mantienen | Segunda Fase | 475,2 | Tumbaco - Cumbaya |
| 219 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | Comuna Central - Tumbaco | 6 | 8 | 8 | 1,84 | 2,08 | 2 | 2 | Se mantiene | Se mantienen | Segunda Fase | 475,2 | Tumbaco - Cumbaya |
| 220 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | Santa Rita - Comuna Central - Tumbaco | 20 | 20 | 22 | 5,64 | 5,42 | 2 | 2 | Nuevas | Nuevas | Segunda Fase | 414,4 | Tumbaco - Cumbaya |
| 221 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | El Quiche - Guayabamba | 12 | 15 | 19 | 8,3 | 8,48 | 5 | 5 | Se mantiene | Se mantienen | Segunda Fase | 1.080,4 | Tumbaco - Cumbaya |
| 222 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | El Quiche - Guayabamba | 15 | 18 | 22 | 10,26 | 10,14 | 5 | 5 | Se mantiene | Se mantienen | Segunda Fase | 1.756,1 | Tumbaco - Cumbaya |
| 223 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | El Quiche - Guayabamba | 15 | 18 | 22 | 10,26 | 10,14 | 5 | 5 | Se mantiene | Se mantienen | Segunda Fase | 1.756,1 | Tumbaco - Cumbaya |
| 224 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | El Quiche - Guayabamba | 15 | 18 | 22 | 10,26 | 10,14 | 5 | 5 | Se mantiene | Se mantienen | Segunda Fase | 1.756,1 | Tumbaco - Cumbaya |
| 225 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | El Quiche - Guayabamba | 15 | 18 | 22 | 10,26 | 10,14 | 5 | 5 | Se mantiene | Se mantienen | Segunda Fase | 1.756,1 | Tumbaco - Cumbaya |
| 226 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | El Quiche - Guayabamba | 15 | 18 | 22 | 10,26 | 10,14 | 5 | 5 | Se mantiene | Se mantienen | Segunda Fase | 1.756,1 | Tumbaco - Cumbaya |
| 227 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | El Quiche - Guayabamba | 15 | 18 | 22 | 10,26 | 10,14 | 5 | 5 | Se mantiene | Se mantienen | Segunda Fase | 1.756,1 | Tumbaco - Cumbaya |
| 228 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | El Quiche - Guayabamba | 15 | 18 | 22 | 10,26 | 10,14 | 5 | 5 | Se mantiene | Se mantienen | Segunda Fase | 1.756,1 | Tumbaco - Cumbaya |
| 229 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | El Quiche - Guayabamba | 15 | 18 | 22 | 10,26 | 10,14 | 5 | 5 | Se mantiene | Se mantienen | Segunda Fase | 1.756,1 | Tumbaco - Cumbaya |
| 230 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | El Quiche - Guayabamba | 15 | 18 | 22 | 10,26 | 10,14 | 5 | 5 | Se mantiene | Se mantienen | Segunda Fase | 1.756,1 | Tumbaco - Cumbaya |
| 231 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | El Quiche - Guayabamba | 15 | 18 | 22 | 10,26 | 10,14 | 5 | 5 | Se mantiene | Se mantienen | Segunda Fase | 1.756,1 | Tumbaco - Cumbaya |
| 232 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | El Quiche - Guayabamba | 15 | 18 | 22 | 10,26 | 10,14 | 5 | 5 | Se mantiene | Se mantienen | Segunda Fase | 1.756,1 | Tumbaco - Cumbaya |
| 233 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | El Quiche - Guayabamba | 15 | 18 | 22 | 10,26 | 10,14 | 5 | 5 | Se mantiene | Se mantienen | Segunda Fase | 1.756,1 | Tumbaco - Cumbaya |
| 234 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | El Quiche - Guayabamba | 15 | 18 | 22 | 10,26 | 10,14 | 5 | 5 | Se mantiene | Se mantienen | Segunda Fase | 1.756,1 | Tumbaco - Cumbaya |
| 235 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | El Quiche - Guayabamba | 15 | 18 | 22 | 10,26 | 10,14 | 5 | 5 | Se mantiene | Se mantienen | Segunda Fase | 1.756,1 | Tumbaco - Cumbaya |
| 236 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | El Quiche - Guayabamba | 15 | 18 | 22 | 10,26 | 10,14 | 5 | 5 | Se mantiene | Se mantienen | Segunda Fase | 1.756,1 | Tumbaco - Cumbaya |
| 237 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | El Quiche - Guayabamba | 15 | 18 | 22 | 10,26 | 10,14 | 5 | 5 | Se mantiene | Se mantienen | Segunda Fase | 1.756,1 | Tumbaco - Cumbaya |
| 238 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | El Quiche - Guayabamba | 15 | 18 | 22 | 10,26 | 10,14 | 5 | 5 | Se mantiene | Se mantienen | Segunda Fase | 1.756,1 | Tumbaco - Cumbaya |
| 239 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | El Quiche - Guayabamba | 15 | 18 | 22 | 10,26 | 10,14 | 5 | 5 | Se mantiene | Se mantienen | Segunda Fase | 1.756,1 | Tumbaco - Cumbaya |
| 240 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | El Quiche - Guayabamba | 15 | 18 | 22 | 10,26 | 10,14 | 5 | 5 | Se mantiene | Se mantienen | Segunda Fase | 1.756,1 | Tumbaco - Cumbaya |
| 241 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | El Quiche - Guayabamba | 15 | 18 | 22 | 10,26 | 10,14 | 5 | 5 | Se mantiene | Se mantienen | Segunda Fase | 1.756,1 | Tumbaco - Cumbaya |
| 242 | T Carolina - Valle de los Chillos | Intraconal Rural | El Quiche - Guayabamba | 15 | 18 | 22 | 10,26 | 10,14 | 5 | 5 | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | |
|-----|----------------------------|--|----|----|----|----------|-----------|----|---|-----------|--------------|----------------------|
| 241 | Intraconacional Rural | Centro de Tumbaco - Rumbhuayco - Chiviqui | 15 | 17 | | 6.11 | 6.11 | 3 | Se mantiene | 638.3 | Segunda Fase | Tumbaco - Cumbaya |
| 242 | Intraconacional Rural | Babilonia - Carapungo | 30 | 30 | | 11.81 | 11.63 | 3 | Se mantiene | 656.4 | Segunda Fase | Caldiero - Carapungo |
| 243 | Intraconacional Rural | Bonanza - Carapungo | 30 | 30 | | 13.40 | 10.65 | 3 | Se mantiene | 673.3 | Segunda Fase | Caldiero - Carapungo |
| 244 | Intraconacional Rural | Caldiero - Meripatas - Carapungo | 30 | 30 | | 8.92 | 8.92 | 3 | Se mantiene | 518.1 | Segunda Fase | Caldiero - Carapungo |
| 245 | Intraconacional Rural | Ovaco - Carapungo - Elay Alvaro | 10 | 16 | | 17.80 | 18.16 | 14 | Se mantiene | 2.323.0 | Segunda Fase | Elay Alvaro |
| 246 | Intraconacional Rural | Palungo - Pilo | 30 | 30 | | 5.13 | 4.84 | 1 | Se mantiene | 729.2 | Segunda Fase | Tumbaco - Cumbaya |
| 247 | Intraconacional Rural | Sigüenza - Pilo | 30 | 30 | | 6.88 | 8.05 | 2 | Se mantiene | 417.5 | Segunda Fase | Tumbaco - Cumbaya |
| 248 | Intraconacional Rural | Mazareña - Conetto - Los Alamos | 15 | 17 | | 17.5 | 17.5 | 6 | Nuevas | 692.7 | Segunda Fase | Los Chillos |
| 249 | Intraconacional Rural | Zonal Los Chillos - Almagar - Tumbaco | 10 | 12 | | 34.2 | 34.2 | 18 | Nuevas | 3.029.6 | Segunda Fase | Los Chillos |
| 250 | Intraconacional Rural | Hypermarket - Almagar - La Cocha | 8 | 10 | | 8.85887 | 8.85887 | 6 | Nuevas | 956.7 | Segunda Fase | Los Chillos |
| 251 | Intraconacional Combinada | Tonango - Cobar - Marín | 13 | 13 | 13 | 33.89631 | 37.99109 | 10 | Nuevas | 5.182.8 | Segunda Fase | Los Chillos |
| 252 | Intraconacional Rural | Tobentig - Pinag | 12 | 15 | | 8.24 | 8.24 | 3 | Nuevas | 593.3 | Segunda Fase | Los Chillos |
| 253 | Intraconacional Rural | El Quiche - San Vicente de Cucupuro | 30 | 30 | | 2.56 | 2.56 | 1 | Nuevas | 78.2 | Segunda Fase | Tumbaco - Cumbaya |
| 254 | Intraconacional Rural | El Quiche - San Antonio de Cucupuro | 60 | 60 | | 5.6 | 5.59 | 1 | Nuevas | 89.5 | Segunda Fase | Tumbaco - Cumbaya |
| 255 | Intraconacional Rural | El Quiche - Molino Alto | 40 | 40 | | 7.4 | 7.39 | 2 | Nuevas | 177.5 | Segunda Fase | Tumbaco - Cumbaya |
| 256 | Intraconacional Rural | San Antonio de Pichincha - Tumbaya | 30 | 30 | | 8.71 | 9.4 | 1 | Nuevas | 289.8 | Segunda Fase | Mitad del Mundo |
| 257 | E El Labrador | Alimentadora Semiespres | 10 | 14 | 18 | 24.25 | 24,071533 | 14 | Se convierte en Alimentadora Semiespres Reemplaza a la Alimentadora San Antonio Oficial, se debe cambiar de sentido la av. 13 de junio a doble vía entre la calle santa ana y la calle al conjunto Laguna Azul | 4.006.6 | Segunda Fase | Mitad del Mundo |
| 258 | Guamán - EM Moran Valverde | T Guamán - San Juan de Turubamba - Simon Bolívar - EM Moran Valverde | 12 | 12 | 16 | 183.7 | 19.65 | 7 | Se transforma en Alimentadora hacia E.M Moran Valverde | 3.231,7 | Segunda Fase | Sur Oriental |
| | | | | | | | | | | 683.136.4 | | |
| | | | | | | | | | | 2.522 | | |

Troncales de Transporte Público del DMQ - Situación Actual

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

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

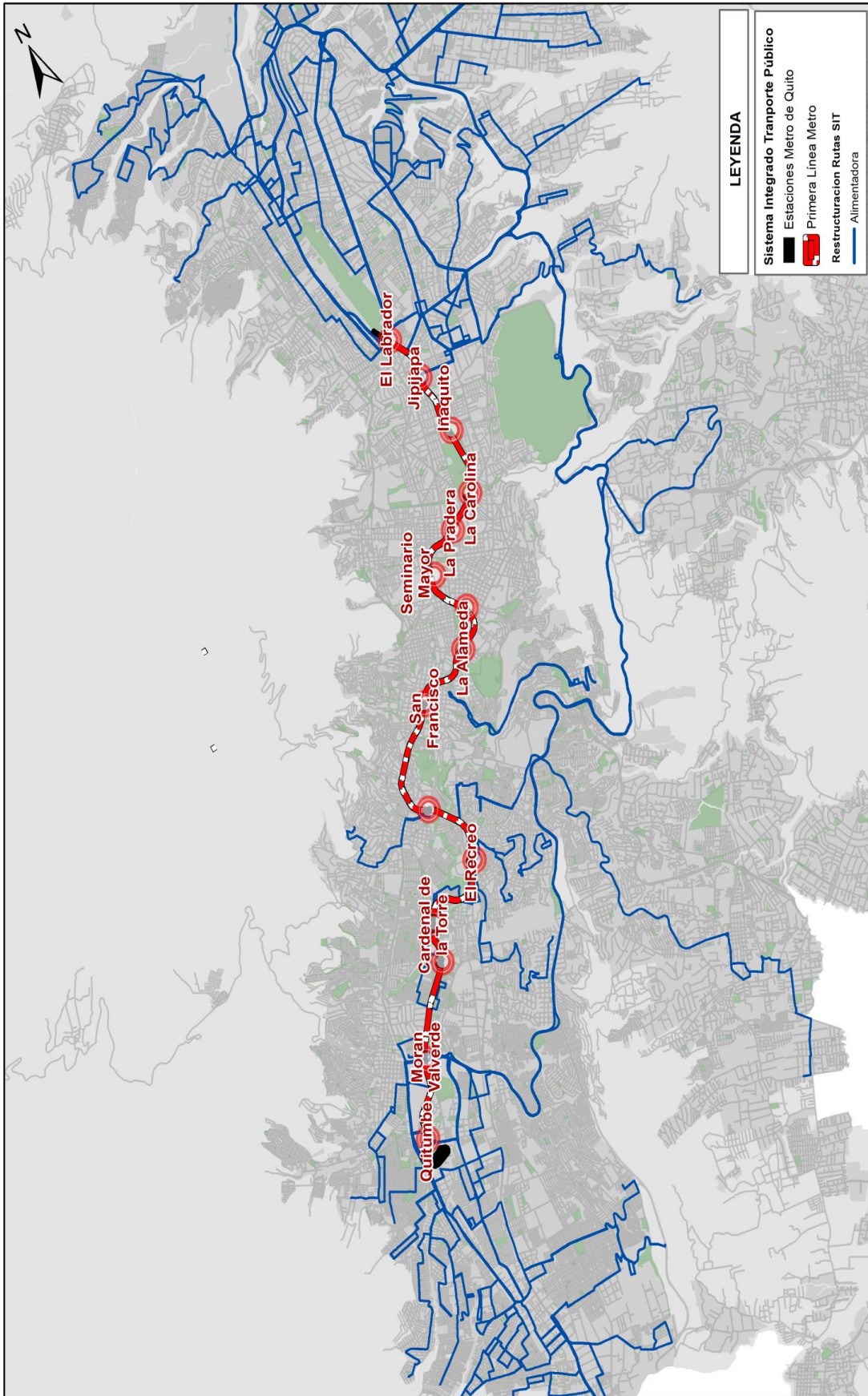
(**) Esta flota que es de buses convencionales, está considerada en el cuadro de Rutas Actuales

Troncales de Transporte Público del DMQ - Situación Propuesta

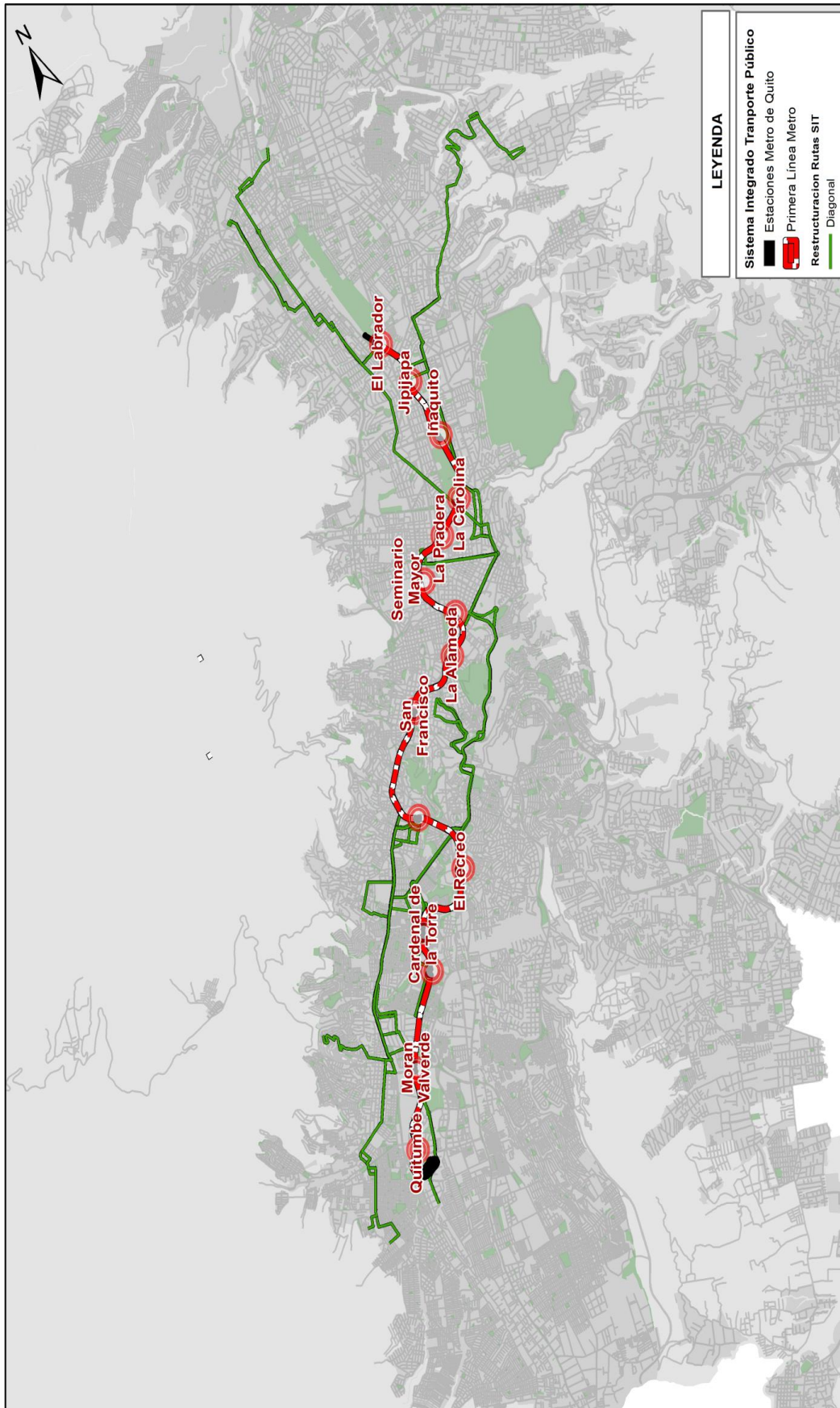
| No. | Estación / Terminal | Corredor | Tipo | Ruta Propuesta | Intervalo Pico | Intervalo Valle | Intervalo Lateral | Kilómetros Ida | Kilómetros Retorno | Flota | Observaciones | km/día | Fase | Grupo de Asignación |
|-----|-------------------------------|-------------------|---------|---|----------------|-----------------|-------------------|----------------|--------------------|------------|---|-------------|------------------|---------------------|
| 1 | T. El Recreo | Corredor Central | Troncal | T. El Recreo - P. Colon | 5 | 7 | 10 | 7,3 | 7,5 | 10 | Se recorta ruta. | 2047,368214 | Primera Fase 1.A | EPMTPO |
| 2 | E. Labrador - El Ejido | Corredor Central | Troncal | T. El Labrador - P. El Ejido | 6 | 8 | 11 | 12,1 | 11,2 | 13 | Se mantiene. Se compensa con Troncal E. Morán Valverde - Universidades | 2777,33323 | Primera Fase 1.A | EPMTPO |
| 3 | T. Carcelén - T. Labrador | Corredor Central | Troncal | T. Carcelén - T. El Labrador | 4 | 6 | 9 | 7,0 | 7,0 | 12 | Se elimina. Se compensa con otros servicios y Metro | 2310 | Primera Fase 1.A | EPMTPO |
| 4 | T. Carcelén | Corredor Central | Troncal | T. Carcelén - P. Cuero y Caicedo | 6 | 8 | 11 | 12,1 | 11,2 | 14 | Se recorta ruta. | 2777,33323 | Primera Fase 1.A | EPMTPO |
| 5 | T. Quitumbe - T. El Recreo | Corredor Central | Troncal | T. Quitumbe - T. Recreo | 5 | 7 | 10 | 7,3 | 7,3 | 10 | Se mantiene | 2017,928571 | Primera Fase 1.A | EPMTPO |
| 6 | T. Quitumbe - E. El Labrador | Corredor Central | Troncal | T. Quitumbe - E. El Labrador (Nocturno) | 60 | 60 | | 19,9 | 19,9 | 3* | Se mantiene horario | 179,1 | Primera Fase 1.A | EPMTPO |
| 7 | T. El Recreo | Corredor Central | Troncal | T. El Recreo - P. Colon (Expreso) | 10 | 10 | | 7,1 | 7,1 | 6* | Se mantiene horario | 383,4 | Primera Fase 1.A | EPMTPO |
| 8 | T. Guamani | Corredor Oriental | Troncal | T. Guamani - Universidades | 3 | 5 | 8 | 17,66 | 18,48 | 43 | Se mantiene horario | 7440,3225 | Primera Fase 1.A | EPMTPO |
| 9 | T. Guamani - Recreo | Corredor Oriental | Troncal | T. Guamani - Recreo | 4 | 6 | 9 | 10,56 | 10,73 | 15 | Nuevo circuito | 3511,94019 | Primera Fase 1.A | EPMTPO |
| 10 | T. Quitumbe - Marín | Corredor Oriental | Troncal | T. Quitumbe - E. La Marín | 4 | 6 | 9 | 12,28 | 16,73 | 24 | Se mantiene horario | 4786,65 | Primera Fase 1.A | EPMTPO |
| 11 | T. Recreo - T. Río Coca | Corredor Oriental | Troncal | T. El Recreo - T. Río Coca | 3 | 5 | 8 | 13,3 | 13,2 | 35 | Nuevo circuito | 5437,15875 | Primera Fase 1.A | EPMTPO |
| 12 | Marín - T. Río Coca | Corredor Oriental | Troncal | E. La Marín - T. Río Coca | 4 | 6 | 9 | 9,2 | 9,2 | 19 | Se mantiene | 3042,009465 | Primera Fase 1.A | EPMTPO |
| 13 | Labrador - T. Río Coca | Corredor Oriental | Troncal | T. LABRADOR - T. RÍO COCA | 8,0 | 10,0 | 13 | 2,58 | 2,7 | 4 | Nuevo circuito | 490,6453846 | Primera Fase 1.A | EPMTPO |
| 14 | T. Quitumbe - Seminario Mayor | Suroccidental | Troncal | T. Quitumbe - Seminario Mayor | 6 | 8 | 11 | 14,1 | 13,9 | 18 | Se mantiene la ruta, pero la operación con articulados. Se requiere modificar las paradas en San Roque para operar los articulados. | 3330,561932 | Primera Fase 1.B | Sur Occidental |
| 15 | T. Quitumbe - Magdalena | Suroccidental | Troncal | T. Quitumbe - T. Magdalena | 4 | 6 | 9 | 8,31 | 8,09 | 15 | Se mantiene | 2706 | Primera Fase 1.B | Sur Occidental |
| 16 | T. Ofelia - Seminario Mayor | Central Norte | Troncal | T. Ofelia - Seminario Mayor | 4 | 6 | 9 | 11,8 | 11,1 | 19 | Se mantiene, recortándose en la calle Santa Prisca en lugar de llegar a La Marín | 3781,8 | Primera Fase 1.B | Central Norte |
| 17 | T. Ofelia | Central Norte | Troncal | T. Ofelia - Santa Prisca | 4 | 6 | 9 | 12,5 | 12,6 | 21 | Se recorta ruta. | 4146,45 | Primera Fase 1.B | Central Norte |
| 18 | T. Ofelia - Labrador | Central Norte | Troncal | T. Ofelia - T. Labrador | 4 | 6 | 9 | 5,4 | 5,5 | 9 | Nuevo circuito | 1782 | Primera Fase 1.B | Central Norte |
| 19 | E. Morán Valverde | Alonso de Angulo | Troncal | E. Morán Valverde - P. Universidades | 4 | 6 | 9 | 12,6 | 13,4 | 26 | Construir paradas y troncal | 4293,3 | Segunda Fase | Alonso de Angulo |
| | | | | | | | | | | 307 | 57.243,3 | | | |

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

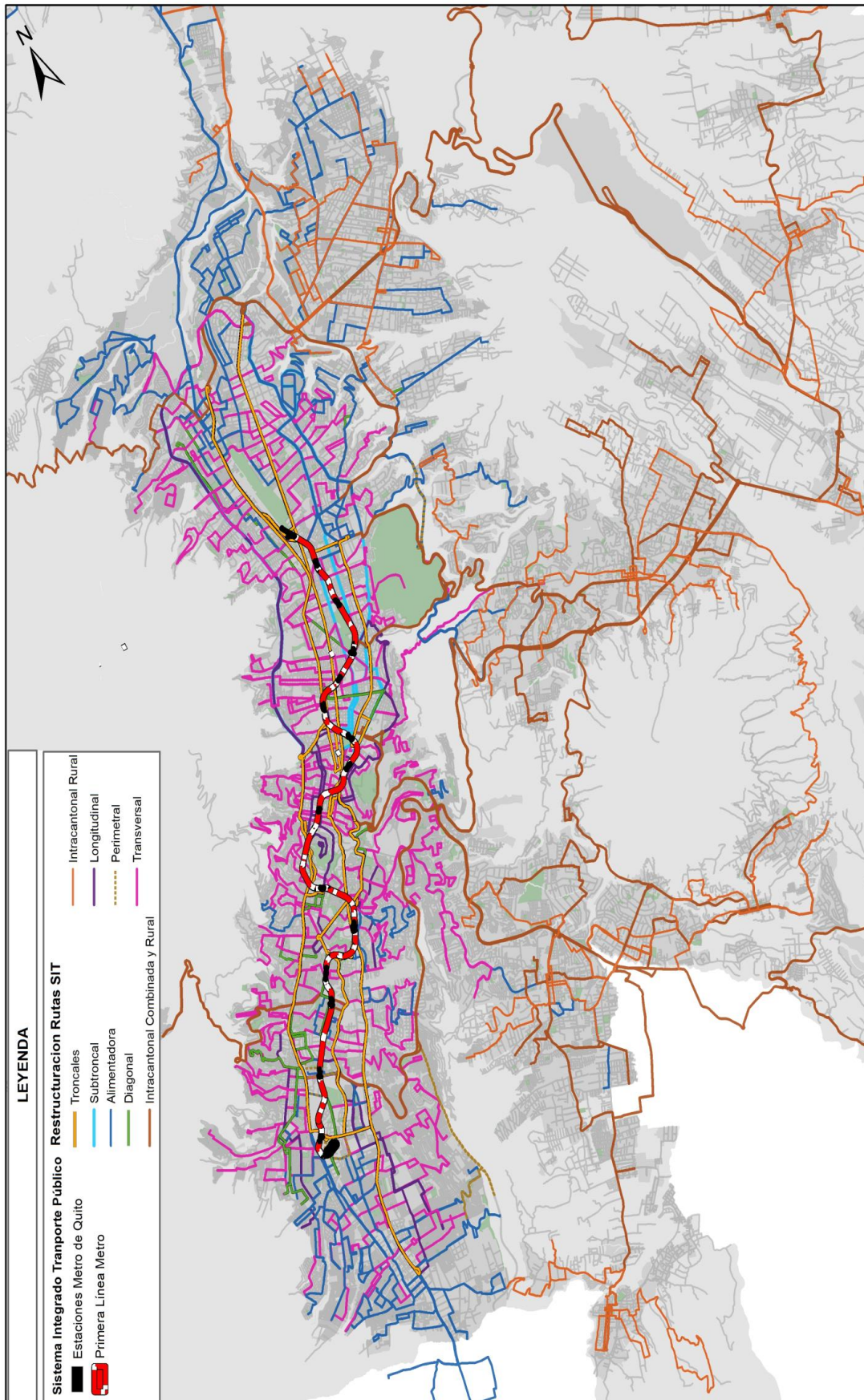
Subanexo – Planos.



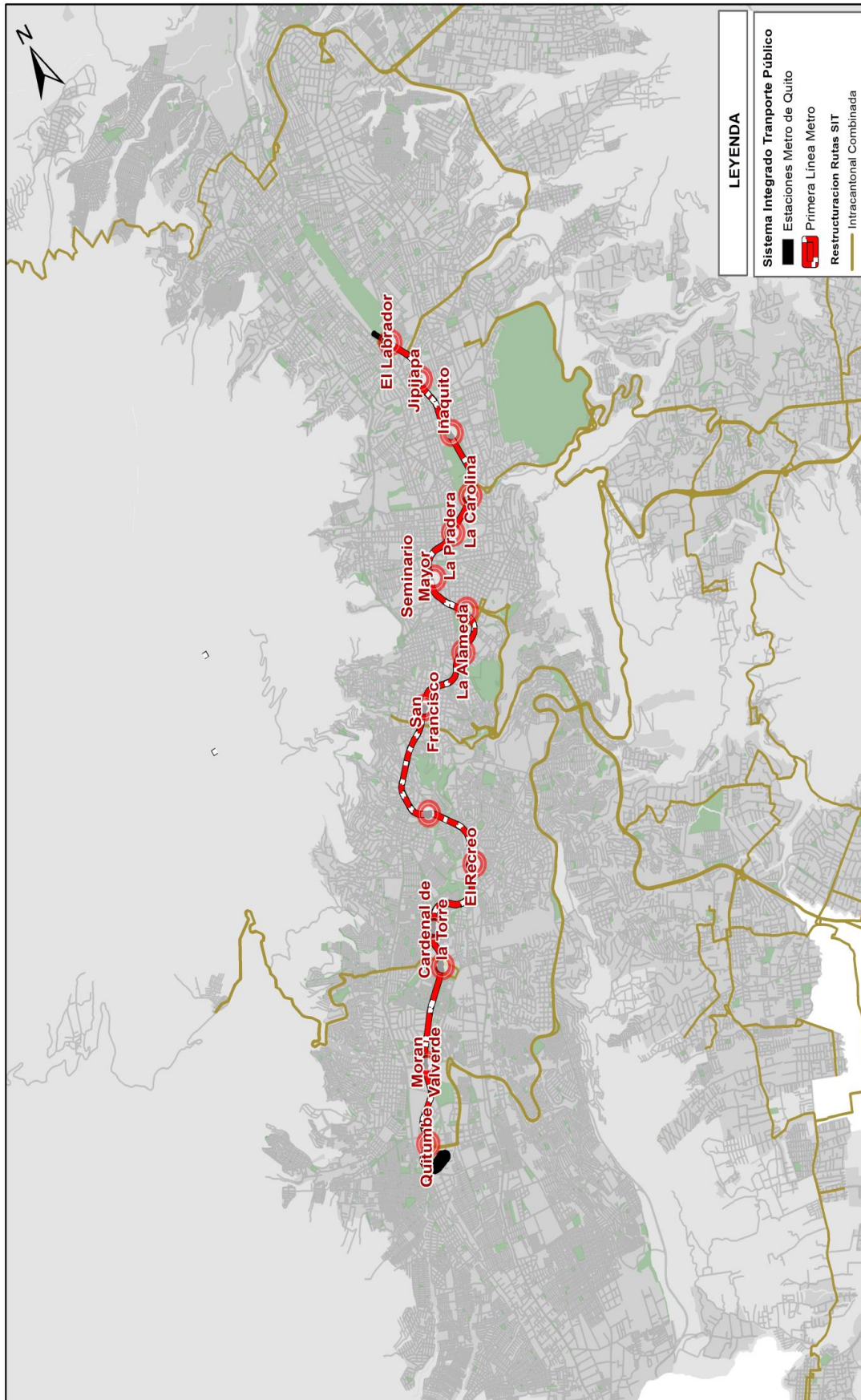
ALIMENTADORES



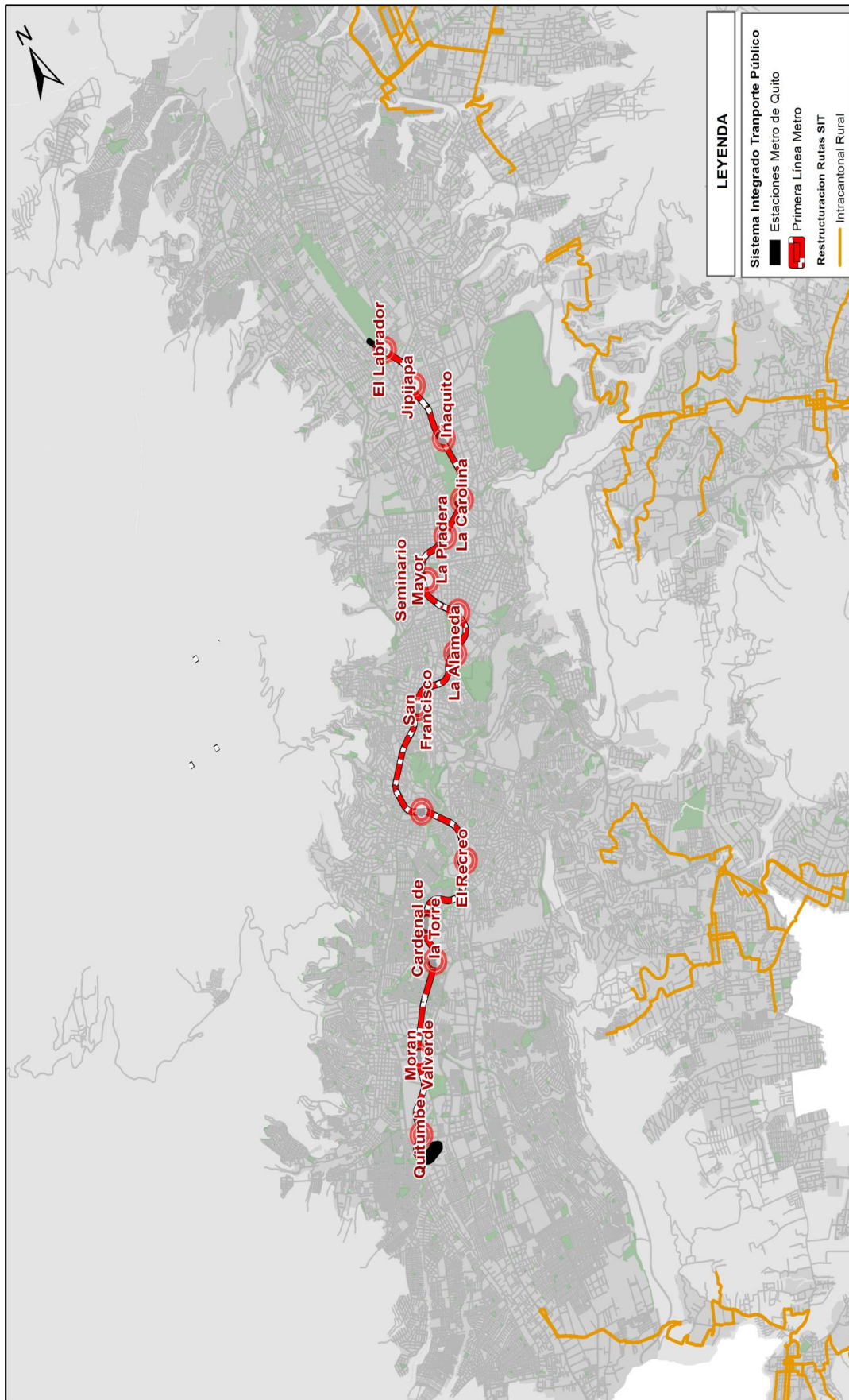
DIAGONAL



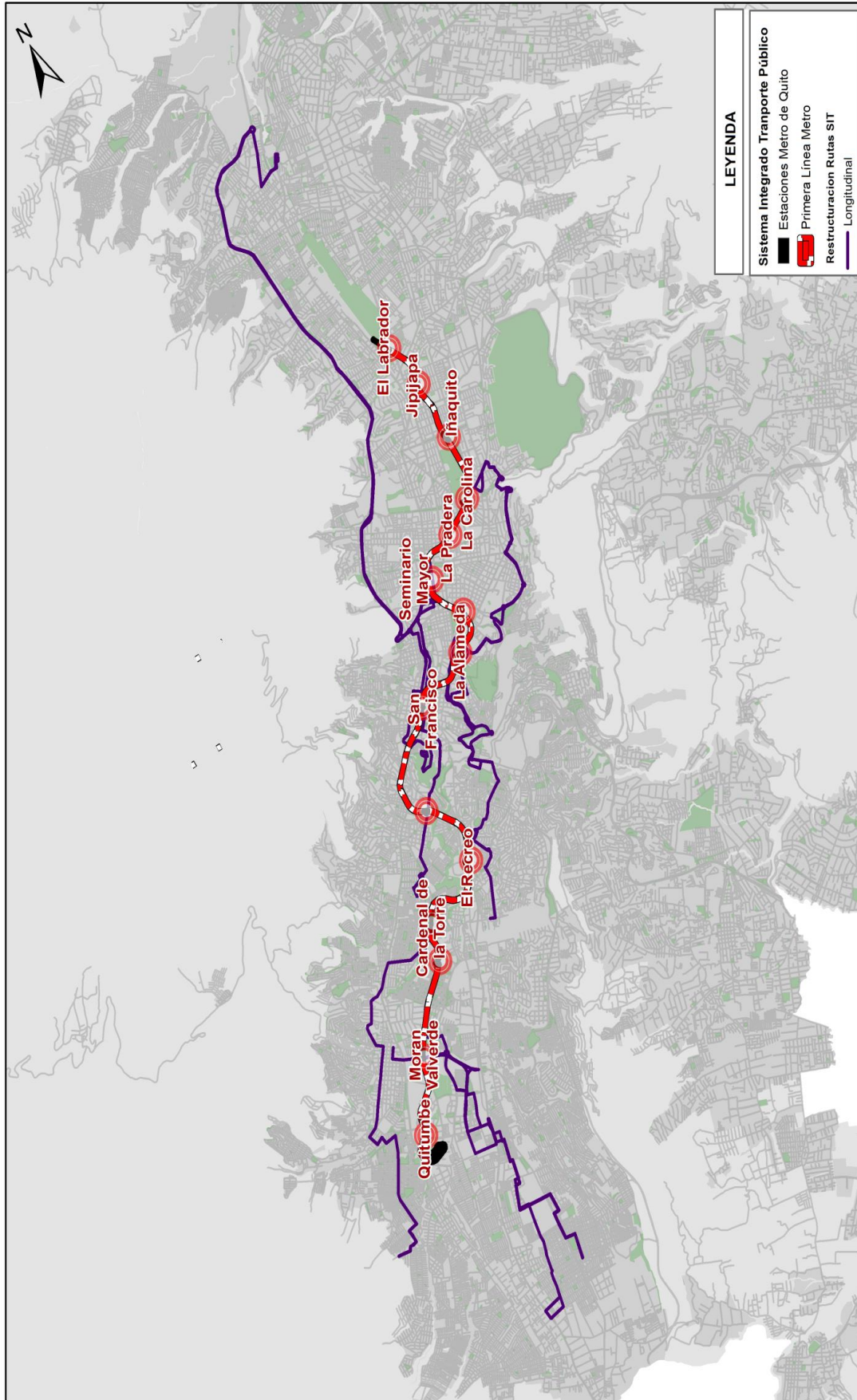
FINALES



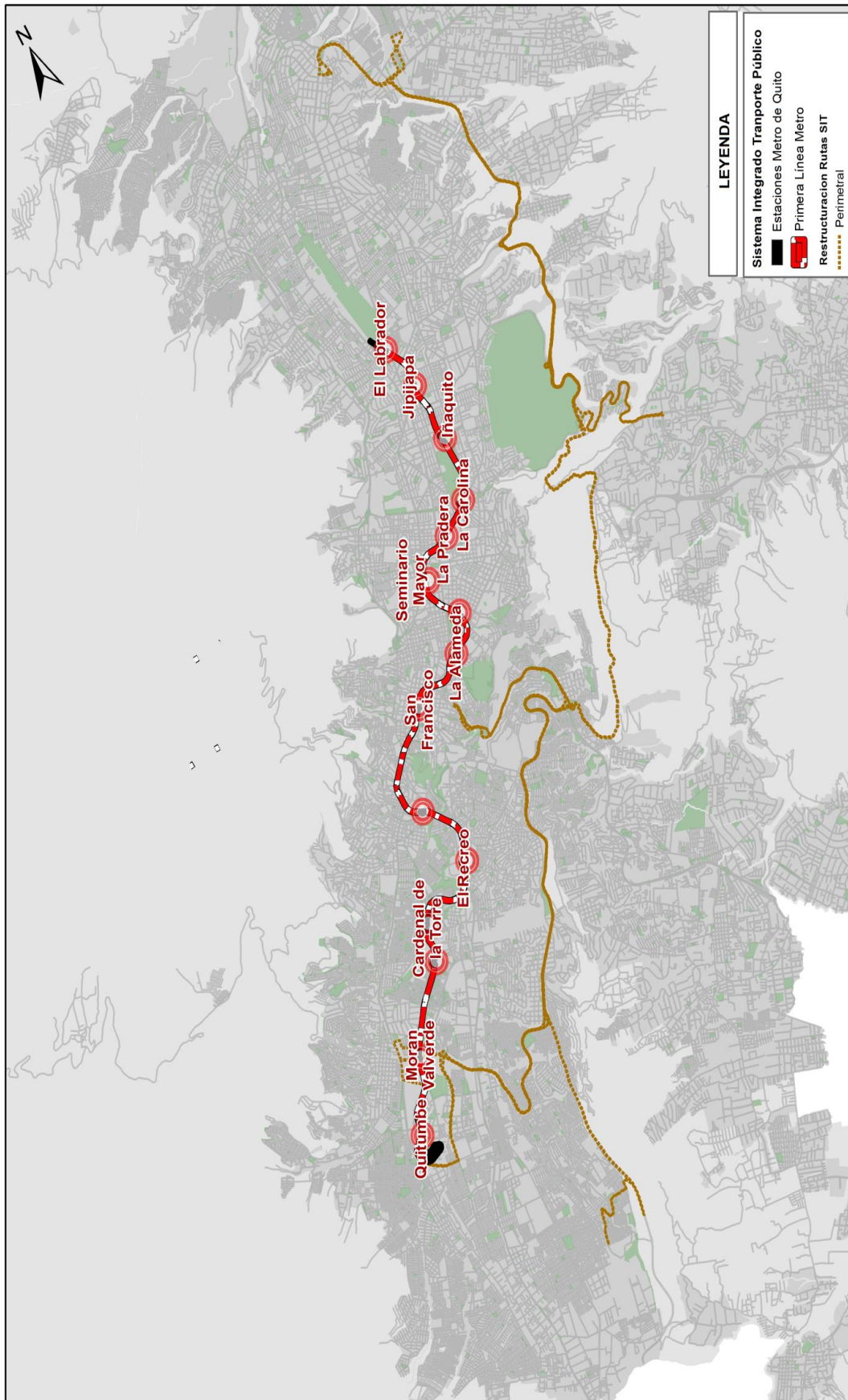
INTRACANTONAL COMBINADA



INTRACANTONAL RURAL

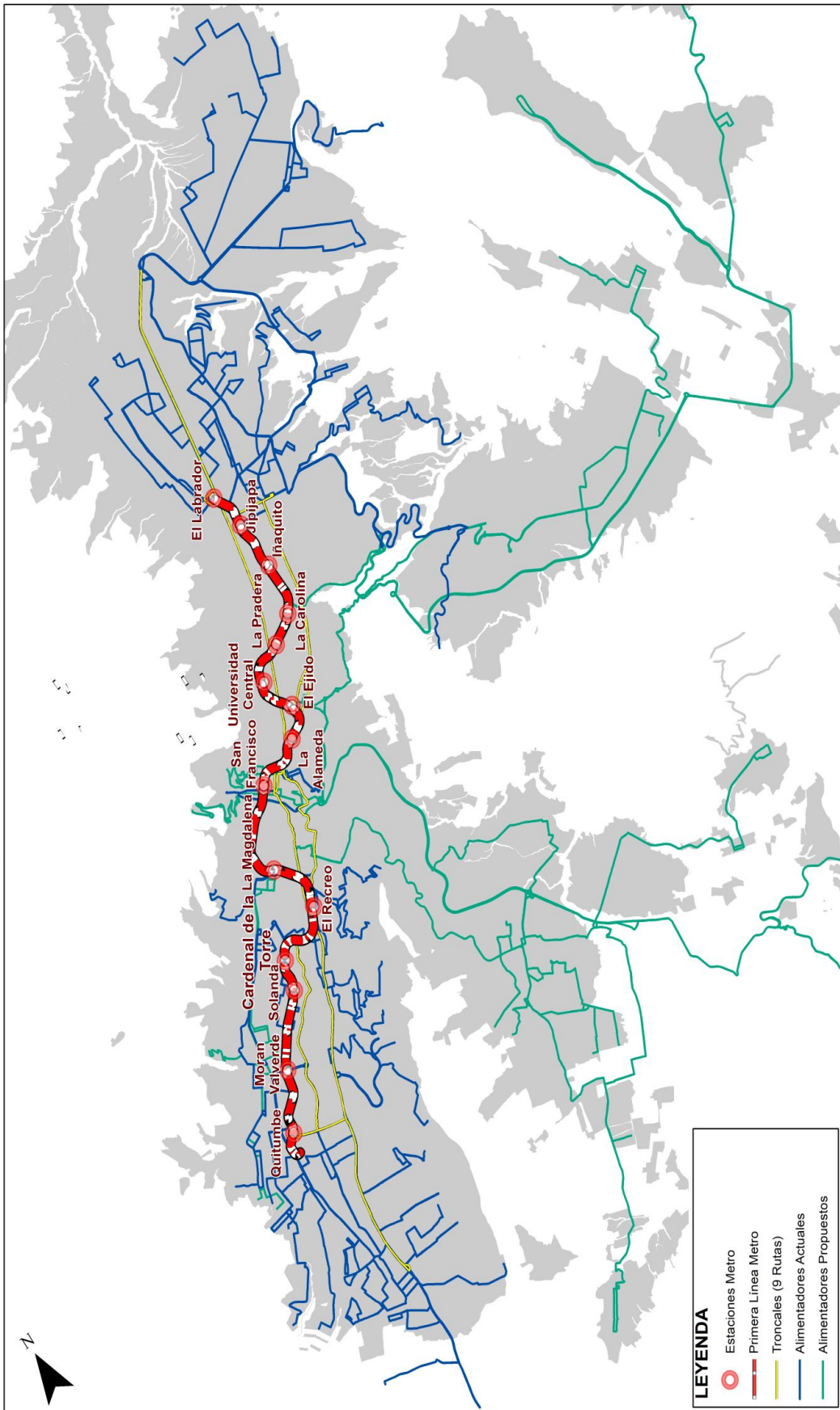


LONGITUDINALES



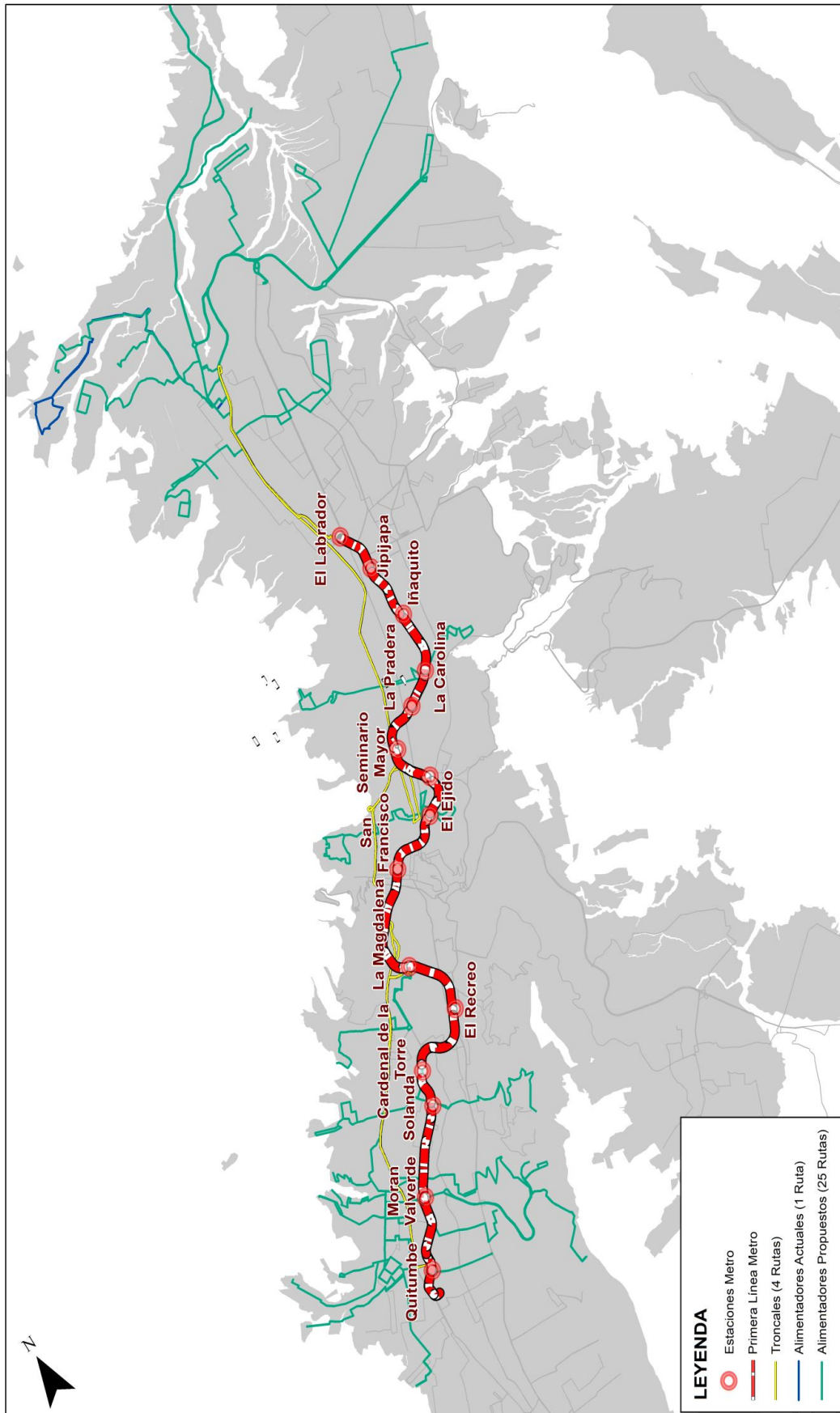
PERIMETRALES

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO FASE PRIMERA A - AREA INFLUENCIA

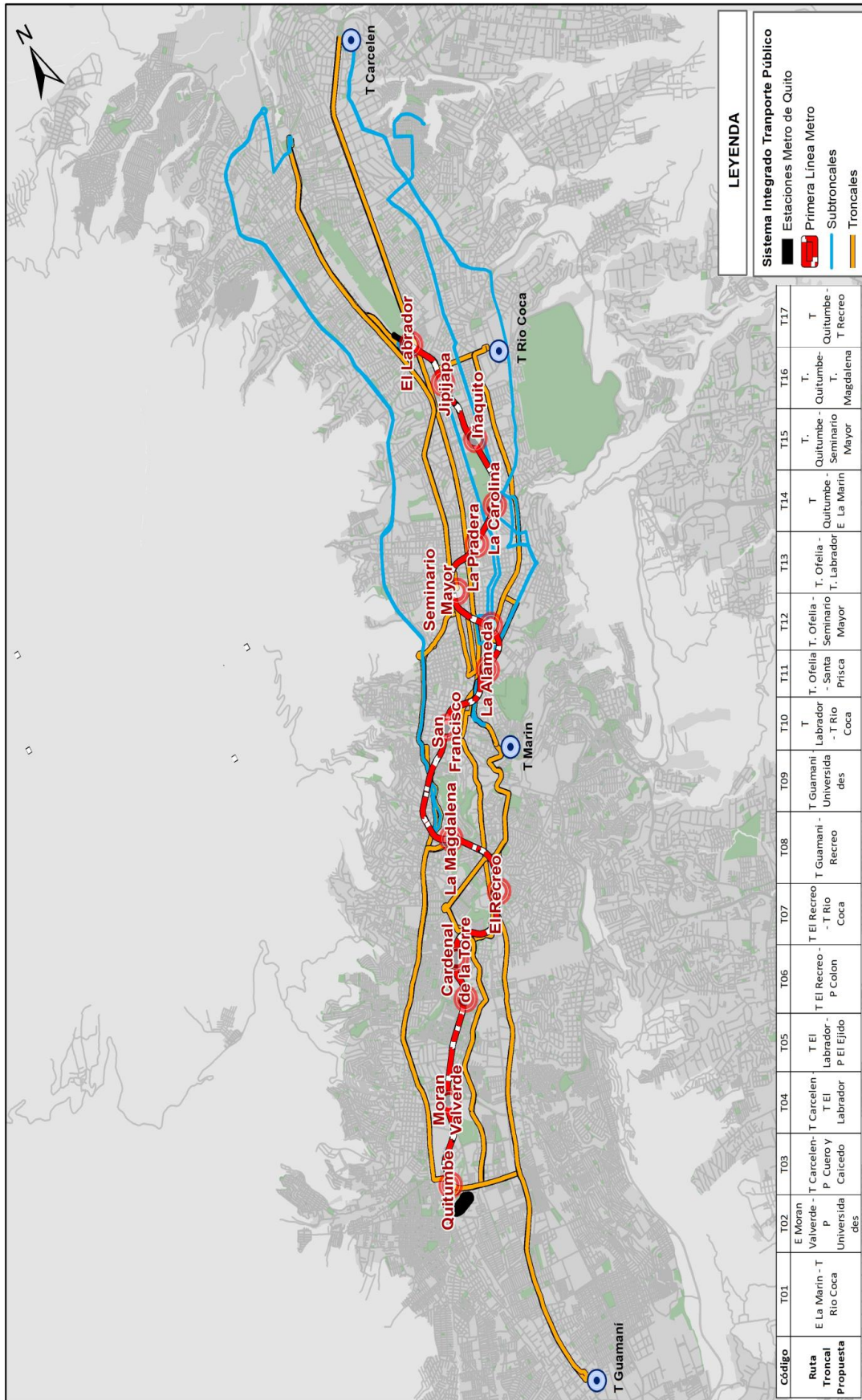


PRIMERA FASE

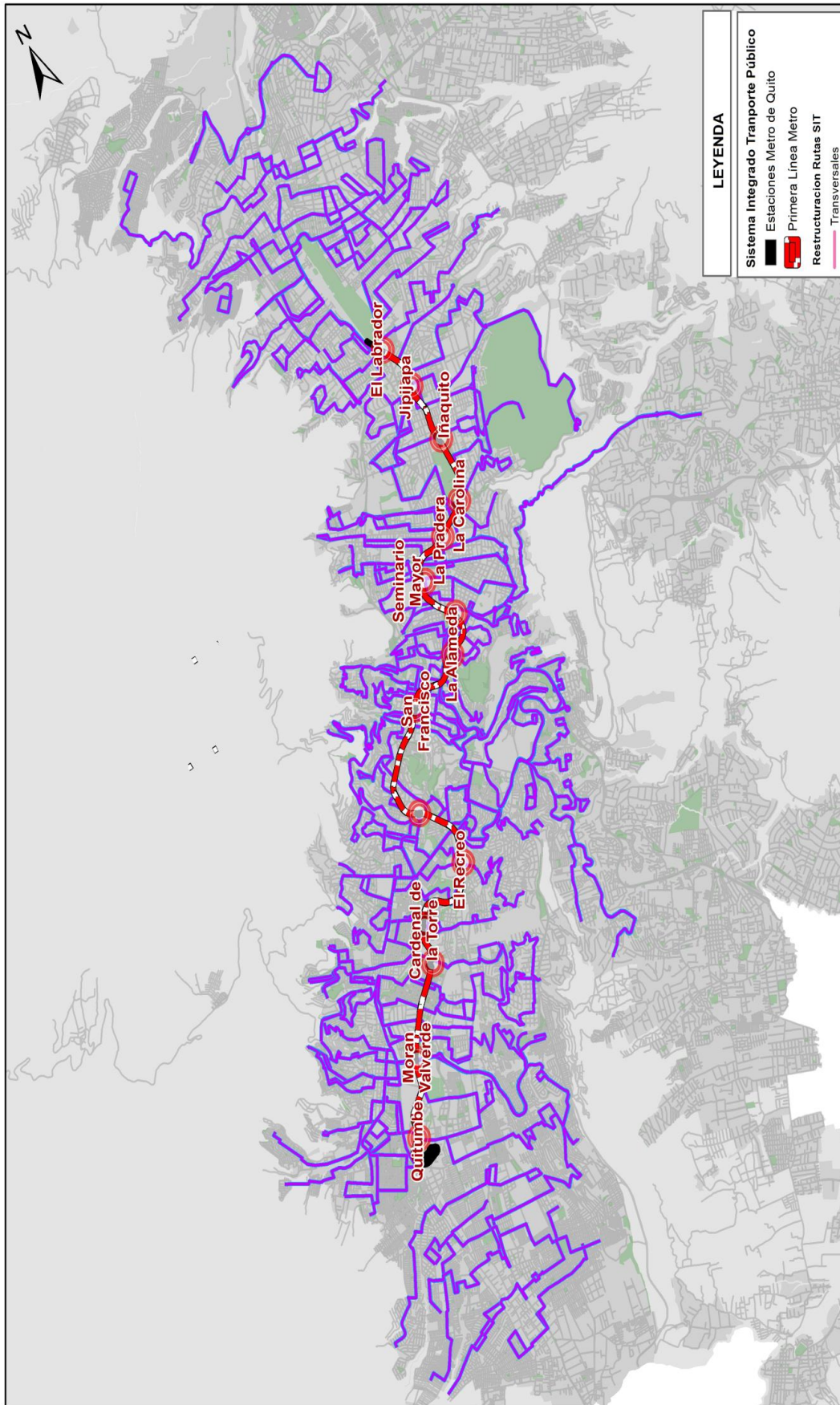
SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO SEGUNDA FASE



SEGUNDA FASE



SUBTRONCALES



TRANSVERSALES

ANEXO 3**PROPUESTA DE LINEAMIENTOS GENERALES FIDEICOMISO**

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

1. LINEAMIENTOS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Lcdo. Guillermo Abad Zamora
Secretario de Movilidad*

Anexos del art.

2: Estructura

Tarifaria.

Anexo 1 – Componentes Costos Buses Convencionales.

Indice

COSTOS FIJOS (CF)

Personal directo

Personal indirecto

impuestos

otros gastos (seguros y gastos administrativos)

vehículo

COSTOS VARIABLES (CV)

mantenimiento

actividades de mantenimiento

combustible

COSTOS FIJOS (CF)

OPEX PERSONAL DIRECTO

Conductores

Ayudantes

COSTOS FIJOS (CF)**OPEX PERSONAL INDIRECTO**

a) Personal directivo

Presidente
Gerente general

b) Personal administrativo

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

c) Personal de operación

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

d) Personal de mantenimiento

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

e) Personal externo

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

COSTOS FIJOS (CF)

OPEX IMPUESTOS

Valor vehículo

Depreciación tributaria
Base imponible

Impuesto fracción básica
Porcentaje sobre base imponible

Impuesto vehículo motorizado
Impuesto rodaje
Sub-Total

Valor Revisión Anual
Valor SPPAT
Valor permiso de operación

IVA

Seguros
Mantenimiento

COSTOS FIJOS (CF)

OPEX OTROS GASTOS

Seguros

Valor asegurado
Prima de seguros
Superintendencia de Bancos
Seguro Campesino

Gastos de Administración

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

COSTOS FIJOS (CF)

CAPEX VEHICULO

Estructura de Capital por Tipología de Vehículo

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

Parámetros valor contable flota

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

COSTOS VARIABLES (CV)

OPEX MANTENIMIENTO

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

COSTOS VARIABLES (CV)**ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO**

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

COSTOS VARIABLES (CV)

OPEX COMBUSTIBLE

Combustible

Diesel

USD/Galón

Anexo 2 – Resumen Tarifas Subsistema Combinado –Rural.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ruta: Terminal Quitumbe-Terminal Carcelén

| Tramos | TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO | |
|--|-------------------------------------|------|
| | Terminal Quitumbe-Terminal Carcelén | 1,20 | 0,60 |
| Terminal Quitumbe-Guajaló | 0,35 | 0,17 |
| Terminal Quitumbe-Hormigonera (Túnel Guayasamín) | 0,70 | 0,35 |
| Terminal Quitumbe-Gualo | 0,95 | 0,47 |

Ruta SB01: Carapungo-Quitumbe

| Tramos | TARIFAS PROPUESTAS PARA EL USUARIO | |
|-------------------------------------|--|------|
| | Carapungo-Guajaló-Quicentro Sur-Quitumbe | 1,10 | 0,55 |
| Carapungo-Nayón | 0,35 | 0,17 |
| Carapungo-Hormigonera-Interoceánica | | |
| Carapungo-Ruta Viva | 0,45 | 0,22 |
| Carapungo-Autopista Rumiñahui | 0,65 | 0,32 |
| Carapungo-Loma de Puengasí | 0,70 | 0,35 |
| Carapungo-Forestal | 0,80 | 0,40 |
| Carapungo-Guajaló | 1,00 | 0,50 |
| Carapungo-Quicentro | | |

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

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

Ruta SB02: Carapungo- Cumbayá

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

Ruta SB02: Chillogallo- Cumbayá

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

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

Ruta SB02: Carapungo- Cumbayá

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

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

Ruta 61: Caspigasi-Miraflores

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

Ruta: Caspigasi-Panecillo

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

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

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

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

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

Ruta 246A

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

Ruta 246

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

Ruta 247

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

Ruta 201

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

Ruta 248

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

Ruta 233

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

Ruta 24

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

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

Ruta

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

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

Ruta 199: Quitumbe -Aeropuerto

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

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

Ruta 199: Río Coca-Aeropuerto

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

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

Ruta 24: Carcelén -Aeropuerto

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

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

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

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

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

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

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

ORDENANZA No. 106-2020-AHC**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

La Constitución de la República del Ecuador, en su artículo 30, garantiza a las personas el *“derecho a un hábitat seguro y saludable, y a una vivienda adecuada y digna, con independencia de su situación social y económica”*.

El Concejo Metropolitano, y la Administración Municipal, a través de la Comisión de Ordenamiento Territorial determina la norma y la Unidad Especial “Regula Tu Barrio”, gestiona los procesos tendientes a regularizar aquellos asentamientos humanos de hecho y consolidados que se encuentran en el Distrito Metropolitano de Quito, siguiendo para el efecto un proceso socio organizativo, legal y técnico, que permita determinar el fraccionamiento de los lotes, en cada asentamiento; y, por tanto, los beneficiarios del proceso de regularización.

El asentamiento humano de hecho y consolidado de interés social denominado Lote A TRES-SEIS (A3-6), “El Bosque”, de la Hacienda Tajamar, ubicado en la parroquia Calderón (anteriormente Pomasqui), tiene una consolidación del 69,41%, cuenta con 25 años de ocupación, 1.010 número de lotes a fraccionar y 3.764 beneficiarios aproximadamente.

Mediante acta de adjudicación en remate de 05 de agosto de 2015 realizada por el Juzgado Primero Especial de Coactiva del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito debidamente protocolizada el 25 de julio de 2016, ante el Notario Trigésimo Quinto del Cantón Quito, doctor Santiago Federico Guerrón Ayala, legalmente inscrita el 11 de octubre de 2016, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, adquirió la parte sobrante del lote de terreno signado con el Numero ATRES- SEIS (A- 3-6), denominado “El Bosque”, de la Hacienda Tajamar, situado en la parroquia Calderón de este cantón Quito, provincia de Pichincha.

Dicho asentamiento humano de hecho y consolidado de interés social no contó en administraciones pasadas con una atención prioritaria, por lo que el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito teniendo en consideración el pedido y la situación de las familias que se encuentran actualmente asentadas en el predio, dispuso y ejecutó todas las acciones, a fin de beneficiar a la ciudadanía de su legítimo derecho del buen vivir. Por lo expuesto, la Unidad Especial “Regula Tu Barrio” una vez que se ha dado cumplimiento a lo dispuesto en el Art. IV.7.39 del Código Municipal para el Distrito que hace referencia a los requisitos para los procesos de regularización de los asentamientos humanos de hecho y consolidados de interés social gestionó el proceso tendiente a regularizar el mismo, a fin de dotar a la población beneficiaria de servicios básicos; y, a su vez, permitir que los beneficiarios que siguiendo los procedimientos legales pertinentes cuenten con títulos de dominio que garanticen la propiedad y el ejercicio del derecho a la vivienda, adecuada y digna, conforme lo prevé la Constitución del Ecuador.

En este sentido, la presente ordenanza contiene la normativa tendiente al fraccionamiento del predio sobre el que se encuentra el asentamiento humano de hecho y consolidado de interés

social denominado Lote ATRES-SEIS (A3-6), “El Bosque”, de la Hacienda Tajamar, a fin de garantizar a los beneficiarios el ejercicio de su derecho a la vivienda y el acceso a servicios básicos de calidad, por cuanto en el predio que actualmente es de propiedad Municipal se encuentran asentadas de manera informal familias en su mayoría de escasos recursos económicos las mismas que no cuentan con la seguridad jurídica de la tenencia de la tierra, ni con la totalidad de las obras civiles, lo cual les ha conllevado a una vida precaria además de existir conflictos sociales internos sobre la pertenencia de la propiedad.

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Vistos los Informes No. IC-COT-2020-095 de 12 de octubre de 2020 y No. IC-COT-2020-110 de 20 de noviembre de 2020 emitidos por la Comisión de Ordenamiento Territorial.

CONSIDERANDO:

- Que,** el artículo 30 de la Constitución de la República del Ecuador (en adelante “Constitución”) establece que: *“Las personas tienen derecho a un hábitat seguro y saludable, y a una vivienda adecuada y digna, con independencia de su situación social y económica.”;*
- Que,** el artículo 31 de la Constitución expresa que: *“Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural. El ejercicio del derecho a la ciudad se basa en la gestión democrática de ésta, en la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y en el ejercicio pleno de la ciudadanía.”;*
- Que,** el artículo 240 de la Constitución establece que: *“Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales (...).”;*
- Que,** el artículo 255 ibídem dispone: *“...El sector público comprende: [...] 2. Las entidades que integran el régimen autónomo descentralizado.”;*
- 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 de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias; En el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas distritales.”;*
- Que,** el literal c) del artículo 84 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (en adelante “COOTAD”), señala las funciones del Gobierno del Distrito Autónomo Metropolitano: *“c) Establecer el régimen de uso del suelo y urbanístico*

para lo cual determinará las condiciones de urbanización, parcelación, lotización, división o cualquier otra forma de fraccionamiento de conformidad con la planificación metropolitana, asegurando porcentajes para zonas verdes y áreas comunales.”;

- Que,** los literales a) y x) del artículo 87 del COOTAD, establece que las funciones del Concejo Metropolitano, entre otras, son: *“a) Ejercer la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones; (...) x) Regular mediante ordenanza la delimitación de los barrios y parroquias urbanas tomando en cuenta la configuración territorial, identidad, historia, necesidades urbanísticas y administrativas y la aplicación del principio de equidad interbarrial.”;*
- Que,** el artículo 322 del COOTAD establece el procedimiento para la aprobación de las ordenanzas municipales;
- Que,** el artículo 417 ibídem, establece los bienes que por sus características son de uso público, señalando: *“...Son bienes de uso público aquellos cuyo uso por los particulares es directo y general, en forma gratuita [...] Los bienes de uso público, por hallarse fuera del mercado, no figurarán contablemente en el activo del balance del gobierno autónomo descentralizado, pero llevarán un registro general de dichos bienes para fines de administración. [...] Constituyen bienes de uso público: [...] d) Las quebradas con sus taludes y franjas de protección; los esteros y los ríos con sus lechos y sus zonas de remanso y protección, siempre que no sean de propiedad privada, de conformidad con la ley y las ordenanzas;...”;*
- Que,** la Disposición Transitoria Décima Cuarta del COOTAD, señala: *“(...) Excepcionalmente en los casos de asentamientos de hecho y consolidados declarados de interés social, en que no se ha previsto el porcentaje de áreas verdes y comunales establecidas en la ley, serán exoneradas de este porcentaje.”;*
- Que,** de conformidad a la Ley Orgánica de Tierras Rurales y Territorios Ancestrales, que dentro de las Disposiciones Reformatorias, Primera, se reforma el artículo 424 del COOTAD, sobre el porcentaje de área verde, comunal y vías, en su último párrafo manifiesta que *“...se exceptúan de esta entrega, las tierras rurales que se dividan con fines de partición hereditaria, donación o ventas...”;*
- Que,** el numeral 1 del artículo 2 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito establece que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, tiene la competencia exclusiva y privativa de regular el uso y la adecuada ocupación del suelo, ejerciendo el control sobre el mismo;
- Que,** el numeral 1 del artículo 8 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito, establece que le corresponde al Concejo Metropolitano decidir mediante

- ordenanza, sobre los asuntos de interés general, relativos al desarrollo integral y a la ordenación urbanística del Distrito;
- Que,** la Unidad Especial “Regula Tu Barrio” es la dependencia encargada de procesar, canalizar y resolver los procedimientos para la regularización de la ocupación informal del suelo, en procura de agilizar la emisión de informes y demás trámites pertinentes para la legalización de barrios dentro del marco de planificación y el ordenamiento de la ciudad, conforme lo establecido en el artículo 2 de la Resolución No. A0010 de 19 de marzo de 2010;
- Que,** el libro IV.7., título II de la Ordenanza No. 001 de 29 de marzo de 2019, establece los procesos y procedimientos para la regularización integral de los asentamientos humanos de hecho y consolidados, así como su declaratoria de interés social, para aquellos asentamientos que cumplen las condiciones socioeconómicas, legales y físicas establecidas para el efecto;
- Que,** el artículo IV.7.31, último párrafo de la Ordenanza No. 001 de 29 de marzo de 2019, establece que con la declaratoria de interés social del asentamiento humano de hecho y consolidado dará lugar a la exoneración referentes a la contribución de áreas verdes;
- Que,** el artículo IV.7.43 de la Ordenanza No. 001 del 29 de marzo de 2019 establece: *“Ordenamiento territorial.- La zonificación, el uso y ocupación del suelo, la trama vial y las áreas de los lotes u otras características del asentamiento humano de hecho y consolidado, serán aprobadas por el Concejo Metropolitano de acuerdo a criterios técnicos, sin desatender a las condiciones territoriales del asentamiento. En caso de que la realidad del asentamiento así lo requiera, el Concejo Metropolitano podrá aprobar para los lotes, áreas de excepción inferiores a las áreas mínimas establecidas en la zonificación vigente y, de ser posible, deberá contemplar lo establecido en los planes de ordenamiento territorial.”;*
- Que,** el artículo IV.7.45 de la Ordenanza No. 001 del 29 de marzo de 2019 de la excepción de las áreas verdes dispone: *“...El faltante de áreas verdes será compensado pecuniariamente con excepción de los asentamientos declarados de interés social...”;*
- Que,** la Ordenanza No. 001 del 29 de marzo de 2019, determina en su disposición derogatoria lo siguiente: *“...Deróguense todas las Ordenanzas que se detallan en el cuadro adjunto (Anexo Derogatorias), con excepción de sus disposiciones de carácter transitorio hasta la verificación del efectivo cumplimiento de las mismas...”;*
- Que,** en concordancia con el considerando precedente, la Disposición Transitoria Segunda de la Ordenanza No. 0147 de 9 de diciembre de 2016 en los procesos de regularización de asentamientos humanos de hecho y consolidados que se encuentren en trámite, se aplicará la norma más beneficiosa para la regularización del asentamiento;

Que, mediante adjudicación en remate realizada por el Juzgado Primero Especial de Coactiva del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito según acta de remate otorgada por el Juzgado Primero Especial de Coactiva del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito de 05 de agosto de 2015, protocolizada el 25 de julio de 2016, ante el Notario Trigésimo Quinto del Distrito Metropolitano de Quito, doctor Santiago Federico Guerrón Ayala, inscrita el 11 de octubre de 2016. Y protocolización de ampliación del auto de remate y adjudicación realizada por el Juzgado Primero Especial de Coactiva del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito de 09 de septiembre de 2016, protocolizada el 26 de septiembre de 2016, ante el Notario Quincuagésimo Octavo del Distrito Metropolitano de Quito, doctor Miguel Vaca Muñoz, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, es propietario de la parte sobrante del lote de terreno signado con el Numero ATRES- SEIS (A- 3-6), denominado “El Bosque”, de la Hacienda Tajamar, situado en la parroquia de Pomasqui de este cantón Quito, provincia de Pichincha. Circunscrito dentro de los siguientes linderos, dimensiones y superficie: **POR EL NORTE.-** Con terreno de la Cooperativa Luz y Vida Quebrada Curiquinge y con terreno de propiedad de la Empresa Pública Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento, en 21, 06 m (veinte y un metros seis centímetros); **POR EL SUR.-** Con quebrada de la Banda y terrenos a ser vendidos a la Empresa Eléctrica Quito y con terreno de propiedad de la Empresa Pública Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento, en 20, 19 m (veinte metros diecinueve centímetros); **POR EL ESTE.-** Con el lote A-Tres-Siete, denominado El Alto, de propiedad de la Cooperativa de Vivienda Nuevo Amanecer y con terreno de propiedad de la Empresa Pública Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento, en 25, 25 m (veinte y cinco metros veinte y cinco centímetros); y, **POR EL OESTE.-** Con el lote A-Tres-Cinco, denominado El Vergel, y con terreno de propiedad de la Empresa Pública Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento, en 33, 17 m (treinta y tres metros diecisiete centímetros). **SUPERFICIE.-** Treinta y un hectáreas siete mil cuatrocientos cincuenta y siete metros con ochenta y siete centímetros cuadrados;

Que, con oficio Nro. DMGBI-2018-02911 de 28 de agosto de 2018, el entonces Director Metropolitano de Gestión de Bienes Inmuebles emite informe para que se continúe con el trámite respectivo obteniendo la autorización del Concejo Metropolitano, conforme el numeral 6 del artículo 596 del COOTAD y posteriormente se proceda con el proceso de regularización;

Que, mediante Convenio de Cooperación Interinstitucional suscrito el 30 de septiembre de 2019 entre el Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito y el Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Pichincha, se establecieron un conjunto de acuerdos entre ellos los establecidos en la “**CLÁUSULA CUARTA.- COMPROMISOS DE LAS PARTES**” específicamente en su numeral 4.3 referente al Gobierno de Pichincha se estipula: “*a) Proporcionar a los habitantes de los asentamientos humanos de hecho y consolidados del Distrito Metropolitano de Quito los estudios*

planialtimétricos y levantamientos topográficos que voluntariamente soliciten para continuar con los respectivos procesos de regularización de sus barrios. b) Coordinar con el Municipio de Quito la solicitud y entrega de información necesaria para que el insumo técnico que se proporcione a la comunidad se encuentre acorde a las necesidades técnicas requeridas dentro de los procesos de regularización.”;

Que, mediante Oficio Nro. GADDMQ-PM-S AUS-2019-0155-O, de 11 de diciembre de 2019, el Subprocurador Metropolitano emite su criterio indicando lo siguiente: *“Análisis e informe jurídico. 1. Con el fundamento jurídico expuesto y considerando los informes técnicos referidos que determinan la viabilidad y la necesidad de la autorización del Concejo Metropolitano para que el predio ingrese al proceso de regularización del asentamiento humano de hecho y consolidado, y tratándose de un bien municipal cuya categoría corresponde a un bien de dominio privado, Procuraduría Metropolitana emite criterio legal favorable para que la Comisión de Propiedad y Espacio Público, de considerarlo pertinente, alcance del Concejo Metropolitano, la autorización para que el predio municipal No. 679362, denominado Lote A-3-6 “El Bosque” de la Hacienda Tajamar, situado en la parroquia Pomasqui, entre al proceso de regularización del asentamiento humano de hecho y consolidado que se encuentra en el lote mencionado. 2. Con la autorización del Concejo Metropolitano se continuaría el proceso de regularización en la Unidad Especial Regula Tu Barrio observando la normativa vigente para el efecto. Una vez que se realice el proceso administrativo de regularización, conjuntamente con el proyecto de ordenanza, se remitirá para conocimiento y dictamen de la Comisión de Ordenamiento Territorial y posterior aprobación del Concejo Metropolitano. 3. Finalmente, la transferencia de dominio de los lotes producto de la regularización se podría realizar a través de la venta directa, para lo cual se deberá contar con los informes de la Administración Zonal respectiva, Dirección Metropolitana de Catastros, Dirección Metropolitana de Bines (sic) Inmuebles, Dirección Metropolitana Financiera, y Procuraduría Metropolitana, para conocimiento y dictamen de la Comisión de Propiedad y Espacio Público, y posterior resolución del Concejo Metropolitano de Quito.”;*

Que, con fecha 18 de diciembre de 2019, la Comisión de Propiedad y Espacio Público emitió el informe No. IC-CPP-2019-006 indicando que: *“La Comisión de Propiedad y Espacio Público, luego de analizar el expediente, sesión No.014 ordinaria realizada el 18 de diciembre de 2019, amparada en los artículos 87 literales a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; e, 1.1.32 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, resuelve emitir DICTAMEN FAVORABLE para que el Concejo Metropolitano, mediante resolución respectiva, autorice que el predio municipal No. 679362, denominado Lote A-3-6 “El Bosque” de la Hacienda Tajamar, situado en la parroquia Pomasqui (Actualmente Calderón), entre al proceso de regularización del asentamiento humano de hecho y consolidado que se encuentra en el lote mencionado y el fraccionamiento correspondiente.”;*

Que, en sesión pública ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, del 07 de enero de 2020 se aprobó la Resolución No. C 002-2020, en la que se resuelve: *“...requerir a la máxima*

autoridad ejecutiva del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito o a quien éste delegue, solicite a la Unidad Especial Regula Tu Barrio y demás dependencias municipales administrativas competentes la regularización integral y fraccionamiento del predio municipal No. 679362, denominado Lote A 3-6 "El Bosque" de la Hacienda Tajamar, situado en la parroquia Pomasqui (Actualmente Calderón), con sujeción a lo dispuesto en el literal c) del artículo IV.7.38 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.";

Que, mediante Oficio Nro. GADDMQ-AM-2020-0143-OF, de 10 de febrero de 2020, suscrito por el Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, solicita lo siguiente: *"Solicito que el Director de la Unidad Especial Regula Tu Barrio dé inicio al proceso de regularización integral y fraccionamiento del predio municipal No. 679362, denominado Lote A 3-6 "El Bosque" de la Hacienda Tajamar, situado en la parroquia Pomasqui (actualmente Calderón), con sujeción a lo dispuesto en el literal c) del artículo IV.7.38 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.*

Adicionalmente, dispongo que la Dirección de Administración de Bienes Inmuebles coordine y apoye a la Unidad Regula Tu Barrio durante todo el proceso antes mencionado.";

Que, los representantes de las organizaciones sociales asentadas en el predio municipal No. 679362, denominado Lote A 3-6 "El Bosque" de la Hacienda Tajamar, situado en la parroquia Pomasqui (actualmente Calderón), solicitaron al Abg. Paul Muñoz en su calidad de Director de la Unidad Especial "Regula Tu Barrio", se gestione y canalice el proceso integral de regularización del predio donde se encuentran asentados, de conformidad al siguiente detalle: **1)** Oficio No. 36 de 02 de marzo del 2020, suscrito por la señora Blanca Bedoya presidenta del Comité Pro Mejoras del Barrio "Tajamar"; **2)** Oficio Nro. CPBVHB-12 de 11 de marzo del 2020, suscrito por la señora Isabel Escobar, presidenta del Comité Promejoras del Barrio Valle Hermoso de El Bosque; **3)** Oficio No.325-05-03-2020-CPBE de 05 de marzo del 2020, suscrito por el señor Segundo Alfonso Mina, presidente del Comité Pro-mejoras del Barrio "Ecuador"; **4)** Oficio s/n de 03 de marzo de 2020, suscrito por el señor Guillermo Collaguazo, presidente del Comité Pro Mejoras del Barrio "Bicentenario"; **5)** Oficio s/n de 16 de junio de 2020, suscrito por la Doctora Marlyn Mosquera, presidenta del Comité Promejoras "Unidad Nacional"; y, **6)** Oficio No. 52 de 22 de junio de 2020, suscrito por el señor Jonathan Jácome, presidente del barrio Mirador Simón Bolívar;

Que, mediante Resolución No. C 046-2020, de 30 de junio de 2020, el Concejo Metropolitano de Quito resuelve: *"Artículo Único.- Solicitar al señor Alcalde Metropolitano, disponga a las instituciones municipales correspondientes, de acuerdo a sus competencias entreguen de manera inmediata un cronograma de acciones, definiendo una hoja de ruta con el objetivo de solucionar el problema del Lote A-3-6.";*

- Que,** mediante acta entrega recepción s/n de 31 de julio de 2020 suscrito entre Director de Gestión de Legalización de Tierras del Gobierno Provincial de Pichincha y el Director de la Unidad Especial “Regula Tu Barrio”, se realiza la entrega recepción de los levantamientos planimétricos de 1010 lotes, y la correspondiente implantación del Proyecto denominado A-3-6 “El Bosque” de la Hacienda Tajamar, ubicado en la Parroquia Calderón, información levantada por los técnicos de la Institución Provincial, al Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito;
- Que,** mediante Informe No. GADDMQ-DMC-2020-02806-O de 05 de julio de 2020, el Director Metropolitano de Catastro (E) remite el informe de accidentes geográficos en donde consta la existencia de una serie de bordes superiores de quebrada;
- Que,** mediante Oficio-26-DGLT-2020 de 27 de agosto de 2020 el Director de Gestión de Legalización de Tierras del Gobierno Provincial de Pichincha remite al Director de la Unidad Especial “Regula Tu Barrio” la culminación del levantamiento planialtimétrico indicando: *“En base al CONVENIO ESPECIFICO DE COOPERACION INTERINSTITUCIONAL ENTRE EL GOBIERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO DE PICHINCHA Y EL GOBIERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, y a los representantes de las organizaciones sociales inmersas, previo al cumplimiento de las observaciones realizadas al plano preliminar, contenidas en el oficio Nro. GADDMQ-SGCTYPC-UERB-2020-0683-O, de fecha 10 de julio de 2020, en consecuencia, tenemos el agrado de comunicarle que a la presente fecha hemos culminado el levantamiento planimétrico de 1010 predios que conforman el asentamiento humano de hecho y consolidado, denominado Lote A-3-6 “El Bosque” de la hacienda Tajamar, en Calderón.”;*
- Que,** mediante Mesa Institucional virtual desarrollada a través de la aplicación Zoom, reunida el 31 de agosto de 2020, integrada por: Ing. Jessica Castillo, Delegada de la Administradora Zonal Calderón; Abg. Lorena Donoso, Directora Jurídica de la Administradora Zonal Calderón, Ing. Luis Albán, Delegado de la Dirección Metropolitana de Gestión de Riesgo; Arq. Erwin Arroba, Director de la Dirección Metropolitana de Catastro (E); Arq. Elizabeth Ortiz, Delegada de la Secretaria de Territorio, Hábitat y Vivienda; Arq. Miguel Hidalgo, Coordinador de la Unidad Especial “Regula Tu Barrio” Calderón, Ing. Paulina Vela, Responsable Socio-Organizativa de la Unidad Especial “Regula Tu Barrio” Calderón; Arq. Elizabeth Jara, Responsable Técnica de la Unidad Especial “Regula Tu Barrio” Calderón; y, Dr. Daniel Cano, Responsable Legal de la Unidad Especial “Regula Tu Barrio” Calderón, aprobaron el Informe Socio Organizativo Legal y Técnico N°. 001-UERB-AZCA-SOLT-2020, de 25 de agosto de 2020, habilitante de la Ordenanza que aprueba el proceso integral de regularización del Asentamiento Humano de Hecho y Consolidado de Interés Social, denominado Lote ATRES-SEIS (A3-6), “El Bosque”, de la Hacienda Tajamar, a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito;

Que, mediante Oficio Nro. GADDMQ-SGSG-2020-1423-OF, de 17 de agosto de 2020, emitido por el Director Metropolitano de Gestión de Riesgos, de la Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad remite el Informe Técnico IT-ECR-099-AT-DMGR-2020, del 17 de agosto de 2020 en el que determina en la calificación de riesgo: *“Una vez realizado el levantamiento de datos (físicos y cartográficos), y análisis de la información existente en la zona donde se encuentra localizado el Asentamiento Humano de Hecho y Consolidado (AHHYC) “Lote A 3-6 “El Bosque” de la Hacienda Tajamar” de la parroquia Calderón, se pueden determinar la calificación de los niveles de riesgos de los lotes propuestos, indicando que por las características físicas, sociales y coyunturales de la zona y el país no se tuvo acceso directo a las viviendas en su totalidad. En tal virtud, en las condiciones actuales del terreno presenta los siguientes niveles de riesgo.*

6.1 Nivel de riesgo para la regularización de tierras

Para el proceso de regularización de tierras se considera el nivel de riesgos frente a movimientos en masa, ya que representa el fenómeno más importante para la posible pérdida del terreno; con la finalidad de tener una mejor comprensión de la distribución espacial de los lotes (1007), así como de su visualización en la cartografía la Dirección Metropolitana de Gestión de Riesgos ha dividido al AHHC en seis (6) bloques, indicando que se seguirá la siguiente nomenclatura:

| COLOR | CALIFICACIÓN DE RIESGO |
|--------------|-------------------------------|
| | Bajo mitigable |
| | Moderado mitigable |
| | Alto mitigable |
| | Muy Alto mitigable |
| | Muy Alto No mitigable |

Que, mediante Oficio No. 000195 de 17 de agosto de 2020, suscrito por el magíster Jaime Bucheli Albán, Gerente General de la Empresa Eléctrica Quito, remite el Informe Técnico Código No. GGS-DS-DOMLS-LIN-JC-17-8-2020, en el que constan las afectaciones por redes de alta tensión, y señala: *“(☉) Por lo indicado al existir presencia de líneas de alta tensión, se deberá tomar en cuenta lo dispuesto en las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo dispuestas por la Dirección Metropolitana de Gestión del Suelo y el Espacio Público, la cual guarda concordancia con lo que establece la Regulación No.ARCONEL-001/18, que estipula lo siguiente: “Deberán establecerse y respetarse las franjas de seguridad en los terrenos por donde cruzan las Líneas de Subtransmisión manteniendo una separación de 10 metros a cada lado del eje de la línea, una franja total de 20 metros libres de árboles de altura mayor a cuatro metros” Es necesario informar que la Empresa Eléctrica Quito, no autoriza que se construyan viviendas o edificaciones debajo de la Línea de Subtransmisión.”;*

- Que,** mediante Oficio Nro. GADDMQ-SGSG-2020-1589-OF, de 08 de septiembre de 2020, emitido por el Director Metropolitano de Gestión de Riesgos, de la Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad remite el Alcance al Informe Técnico IT-ECR-099-AT-DMGR-2020, del 17 de agosto de 2020 en el que determina: *“En respuesta al documento No. GADDMQ-SGCTYPC-UERB-2020-1064-M, mediante el cual se solicita realizar un alcance al informe de riesgos correspondiente al asentamiento humano de hecho y consolidado denominado Lote A3-6 “El Bosque” de la Hacienda Tajamar, debido a que en el levantamiento planialtimétrico final entregado por el GAD de Pichincha, constan 1010 lotes, y considerando que los mismos se dividieron en los siguientes lotes: (85) en 85A-85B, (599) en 599A; así como, afines de continuar con el proceso de regularización y dar cumplimiento a lo dispuesto por el señor Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito.*
- Al respecto, me permito mencionarle que en el Informe Técnico No. IT-ECR-099-AT-DMGR-2020 de fecha 17 de agosto de 2020, se califica a los lotes 85 y 599 como de Riesgo Bajo Mitigable frente a procesos de remoción en masa. En tal virtud, al sub dividir los mencionados lotes y, manteniéndose las condiciones físicas del terreno respecto a las características morfológicas (forma del terreno), morfométricas (grados de pendiente), y morfodinámicas (procesos de inestabilidad); se determina que, la calificación de Riesgo ante los mismos procesos es también Bajo Mitigable para los lotes 85, 85A, 85B, 599 y 599A.*
- Finalmente, solicitarle que las conclusiones y recomendaciones emitidas en el informe técnico No.IT-ECR-099-AT-DMGR-2020, sean mantenidas para la propuesta de proyecto de ordenanza metropolitana del asentamiento humano Lote A3-6 “El Bosque” de la Hacienda Tajamar.”*
- Que,** con Oficio No. EPMAPS-GO-GOLN-2020-179 de 11 de septiembre de 2020 el ingeniero Luis Collaguazo, Gerente de Operaciones de la EPMAPS remite el Informe de redes de alcantarillado público del lote A3-6;
- Que,** mediante Memorando No. GADDMQ-AZCA-2020-0507-M de 23 de septiembre de 2020 la Administradora Zonal Calderón remite el Informe de Factibilidad de Vías No. AZC-DGT-UTV-IFV-2020-002 de 23 de septiembre de 2020, en el que señala las vías a regularizar con sus respectivos anchos viales y su nomenclatura actual; y,
- Que,** con Oficio Nro. STHV-DMPPS-2020-0600-O, de 24 de noviembre de 2020, el Director Metropolitano de Políticas y Planeamiento del Suelo de la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda remite un alcance al oficio No. STHV-DMPPS-2020-0445-O del 26 de agosto del 2020 referente a la pertinencia de habilitar los lotes que no cumplen la zonificación propuesta y considera la normativa urbanística vigente para lotes afectados por Quebrada Abierta y Franja de Protección por Quebrada Abierta.

En ejercicio de sus atribuciones legales constantes en los artículos 30, 31, 240 y 264 numerales 1 y 2 y 266 de la Constitución de la República del Ecuador; Art. 84 literal c), Art. 87 literales a) y x); Art. 322 del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización; Art. 2 numeral 1, Art. 8 numeral 1 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito.

EXPIDE LA SIGUIENTE:

**ORDENANZA QUE APRUEBA EL PROCESO INTEGRAL DE REGULARIZACIÓN DEL
ASENTAMIENTO HUMANO DE HECHO Y CONSOLIDADO DE INTERÉS SOCIAL
DENOMINADO LOTE ATRES-SEIS (A3-6), “EL BOSQUE”, DE LA HACIENDA TAJAMAR,
UBICADO EN LA PARROQUIA CALDERÓN.**

Artículo 1.- Objeto.- La presente ordenanza tiene por objeto reconocer y aprobar el fraccionamiento del predio No. 679362, sus vías, identificar y delimitar las áreas verdes, comunales, áreas municipales /afectaciones y mantener su zonificación; sobre la que se encuentra el asentamiento humano de hecho y consolidado de interés social denominado Lote A TRES-SEIS (A3-6), “El Bosque”, de la Hacienda Tajamar, ubicado en la parroquia Calderón.

Artículo 2.- De los planos y documentos habilitantes presentados.- Los planos y documentos habilitantes presentados para la aprobación del presente acto normativo son de responsabilidad del técnico suscriptor del levantamiento planialtimétrico del asentamiento humano de hecho y consolidado de interés social denominado Lote A TRES-SEIS (A3-6), “El Bosque”, de la Hacienda Tajamar, ubicado en la parroquia Calderón, y de los funcionarios municipales que revisaron los planos y los documentos legales y/o emitieron los informes técnicos habilitantes de este procedimiento de regularización, salvo que estos hayan sido inducidos al engaño o al error.

En caso de comprobarse ocultación o falsedad en planos, datos, documentos, o de existir reclamos de terceros afectados, será de exclusiva responsabilidad del técnico suscriptor del levantamiento planialtimétrico.

Las dimensiones y superficies de los lotes son las determinadas en el plano elaborado por el técnico responsable del Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Pichincha y forma parte integrante de esta Ordenanza.

Una vez individualizados los predios identificados del asentamiento humano de hecho y consolidado de interés social denominado Lote A TRES-SEIS (A3-6), “El Bosque”, de la Hacienda Tajamar, ubicado en la parroquia Calderón, no podrán ser fraccionados o divididos.

El incumplimiento de lo dispuesto en la presente Ordenanza y en la normativa metropolitana y nacional vigente al respecto, dará lugar a la imposición de las sanciones correspondientes.

Artículo 3.- Declaratoria de interés social.- Por las condiciones del asentamiento humano de hecho y consolidado, se lo aprueba considerándolo de interés social de conformidad con la normativa vigente.

Artículo 4.- Especificaciones técnicas. -

| | |
|-------------------------------------|---|
| N° de Predio: | 679362 |
| Zonificación: | D3(D203-80) A31(PQ) |
| Lote mínimo: | 200 m2 0 m2 |
| Forma de Ocupación del Suelo | (D) Sobre línea de fábrica (A) Aislada |
| Uso principal del Suelo: | (RU2) Residencial Urbano 2 (PE/CPN) Protección Ecológica/Conservación del Patrimonio Natural |
| Clasificación del Suelo: | (SU) Suelo Urbano (SRU) Suelo Rural |

| | |
|---|----------------------------------|
| Número de lotes: | 1.010 |
| Área Útil de Lotes: | 237.692,04 m ² . |
| Área de Protección – Red de alta Tensión en Lotes: | 44.097,864 m ² . |
| Área de Quebrada Rellena en Lotes: | 15.976,96 m ² . |
| Área de Quebrada abierta en Lotes: | 531,78 m ² . |
| Área de Protección BSQ en Lotes: | 5.257,08 m ² . |
| Áreas Municipales -Quebradas Rellenas en Áreas Verdes: | 11.391,57 m ² . |
| Área de vías y Pasaje: | 100.622,79 m ² . |
| Áreas verdes y Comunal: | 22.051,85 m ² . |
| Área de Quebrada Rellena (Municipal): | 797,53 m ² . |
| Área de Protección de BSQ (Municipal): | 9.958,67 m ² . |
| Área de Protección de Red de Alta Tensión en Áreas Verdes (Municipal): | 238,82 m ² . |
| Área de Quebradas Abiertas (Municipal): | 20.882,28 m ² . |
| Área bruta del Terreno (Área Total): | 429.499,23 m². |

El número total de lotes producto del fraccionamiento es de 1.010 signados del uno (1) al mil diez (1.010), cuyo detalle es el que consta en los planos aprobatorios que forman parte de la presente Ordenanza.

El área total del predio No. 679362, es la que consta en la Resolución Nro. GADDMQ-DMC-2020-0429-R, emitida por el Director Metropolitano de Catastro (E), el 21 de agosto de 2020, inscrita en el Registro de la Propiedad del Distrito Metropolitano de Quito, el 09 de noviembre de 2020. El área del predio descrito, se encuentran rectificadas y regularizadas de conformidad al Art. IV.1.164 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo 5.- Lotes con afectación de quebrada rellena.- Los lotes números: 65,66, 67, 68, 69, 70, 71, 75, 76, 121, 127, 147, 148, 149, 171, 172, 173, 184, 204, 205, 206, 218, 219, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 247, 248, 257, 259, 260, 273, 282, 283, 284, 291, 318, 342, 363, 364, 366, 367, 386, 392, 393, 410, 411, 412, 417, 440, 441, 442, 453, 454, 469, 470, 471, 476, 477, 488, 499, 512, 513, 515, 517, 538, 563, 564, 574, 575, 576, 586, 587, 595, 596, 598, 604, 605, 606, 607, 609, 621, 622, 623, 624, 629, 630, 631, 661, 662, 664, 665, 666, 691, 692, 693, 694, 695, 701, 702, 703, 704, 705, 714, 715, 716, 717, 742, 743, 744, 769, 770, 771, 779, 780, 788, 789, 814, 840, 841, 879, 886, 887, 888, 892, 893, 898, 899, 900, 904, 905, 908, 915, 934, 938, 939, 961, 992 y 993; se encuentran afectados por Quebrada Rellena, de conformidad al Oficio Nro. GADDMQ-DMC-2020-02806-O, de 05 de julio de 2020, emitido por la Dirección Metropolitana de Catastros, por lo tanto deberán seguir el proceso correspondiente para su transferencia, cumpliendo lo dispuesto en la normativa municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, contemplado en su Artículo IV.1.117, para efectos de la habilitación de su suelo.

Artículo 6.- Lotes Afectados por Quebrada Abierta y Área de Protección de Quebrada Abierta: Los lotes números: 114, 115, 116, 117, 431, 432, 433, 434, 462, 463, 464, 465, 482, 483, 484, 485, 492, 598, 627, 662, 774, 775, 785, 845, 846, 882 y 883; se encuentran afectados por Quebrada Abierta y Área de Protección de Quebrada Abierta, de conformidad al Oficio Nro. GADDMQ-DMC-2020-02806-O, de 05 de julio de 2020, emitido por la Dirección Metropolitana de Catastros, estos lotes por su grado de afectación se los identifica, más no podrán ser sujetos del proceso de transferencia de dominio a través de la venta directa, en concordancia con lo dispuesto en el Oficio Nro. STHV-DMPPS-2020-0600-O, de 24 de noviembre de 2020, emitido por el Director Metropolitano de Políticas y Planeamiento del Suelo de la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda.

Artículo 7.- Lotes que no Cumplen con la Superficie de la Zonificación Respectiva: Los lotes números: 220 (54,48 m²) y 229 (83,69 m²), al poseer un área mucho menor a la del lote mínimo de la Zonificación y no ajustarse al área promedio de los lotes denominados por excepción solo se los identificarán, mas no podrán ser sujetos del proceso de transferencia de dominio a través de la venta directa, de conformidad al criterio técnico contenido en el Oficio Nro. STHV-DMPPS-2020-0600-O, de 24 de noviembre de 2020, emitido por el Director Metropolitano de Políticas y Planeamiento del Suelo de la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda, el mismo que establece:

“Con relación al lote No. 220 con un área de 54,48, se informa:

Debido a su forma y ubicación, siendo un lote esquinero con frente a dos vías y encontrarse en una intersección vial, con un ángulo agudo (44 grados). De acuerdo a las especificaciones técnicas establecidas en la Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo (Anexo Técnico del Código Municipal), el cual para estos casos, deberá respetar un radio mínimo que deberá garantizar una maniobra mínima para cualquier tipo de vehículo que gire por esa esquina, para el caso de dos vía locales el radio mínimo de curvatura en esta tipo de intersección vial es de 5,00 metros. Con la aplicación de la norma técnica antes mencionada, el área útil para edificar que tendría el lote No. 220 sería aproximadamente de 20,57 m², lo que impide su aprovechamiento urbanístico, en virtud de lo cual se recomienda que no se habilite.

Con relación al lote No. 229 con un área de 83,69 m², se informa:

El lote se encuentra gran parte de su superficie dentro de un accidente geográfico (quebrada rellena), quedando una superficie libre de 28,64 m².

Se recomienda que no debe ser considerado dentro del proceso de habilitación del asentamiento humano.”

Artículo 8.- Lotes Afectados por Red de Alta Tensión: Los lotes números: 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 193, 194, 265, 266, 308, 309, 310, 311, 312, 328, 329, 352, 353, 376, 377, 401, 402, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 563, 575 y 586 se encuentran afectados por la estructura L/T Pomasqui Transelectric-Cotocollao en 138kv, por lo que deberán cumplir con lo señalado en el Oficio Nro. 195 del 17 de agosto de 2020 emitido por la Empresa Eléctrica Quito, por su grado de afectación, por la que se debe respetar una franja de protección de 10 metros a cada lado del eje de la línea de alta tensión, determinando: *“Deberán establecerse y respetarse las franjas de seguridad de los terrenos por donde cruzan las Líneas de Subtransmisión y Transmisión manteniendo una separación de 10 metro a cada lado del eje de la línea, una franja total de 20 metros libres de árboles de altura mayor a cuatro metros”*, estos lotes por su grado de afectación se los identifica, más no podrán ser sujetos del proceso de transferencia de dominio a través de la venta directa.

Artículo 9.- Lotes Calificados en Alto Riesgo no Mitigable: Los lotes números: 33, 34, 35, 36, 37, 112, 113, 114, 115, 127, 147, 148, 171, 172, 173, 218, 219, 431, 432, 463, 464, 483, 484, 563, 575, 576, 586, 587, 595, 596, 598, 604, 605, 606, 609, 610, 611, 617, 622, 623, 629, 630, 631, 635, 641, 642, 643, 647, 648, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 668, 669, 675, 682, 688, 689, 692, 693, 694, 702, 703, 704, 715, 716, 717, 733, 740, 743, 770, 892, 898, 899, 900, 908, 915 y 938, no serán susceptibles de regularización, conforme lo dispuesto en el Art. IV.7. 40 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito; sin embargo, estarán sujetos a lo dispuesto por el artículo IV. 7.41 el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, es decir, se procederá de inmediato con su relocalización, de ser posible dentro del mismo predio. De no ser posible la relocalización in situ, a las familias afectadas se les iniciará el proceso de relocalización, conforme lo dispuesto en la Ordenanza Municipal contenida en el Libro IV.8 del Título Cuarto del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que

determina: “EL PROCESO DE VALORIZACION Y FINANCIAMIENTO PARA LA RELOCALIZACION DE FAMILIAS DAMNIFICADAS Y EN ALTO RIESGO NO MITIGABLE”.

Artículo 10.- Zonificación de los lotes. - Los lotes fraccionados mantendrán su zonificación en: D3(D203-80) / A31(PQ; Forma de Ocupación: (D) sobre línea de fábrica / (A) Aislada; Lote Mínimo: 200 m²; Número de Pisos: 3 pisos; COS planta baja 80%; COS total 240%; Uso de Suelo: (RU2) Residencial Urbano 2 / (PE/CPN) Protección Ecológica/Conservación del Patrimonio Natural.

Artículo 11.- Clasificación del Suelo. - Los lotes fraccionados mantendrán la clasificación vigente esto es (SU) Suelo Urbano / (SRU) Suelo Rural.

Artículo 12.- Identificación y Delimitación de las Áreas Verdes y Comunal.- En el asentamiento humano de hecho y consolidado de interés social denominado Lote ATRES-SEIS (A3-6), “El Bosque”, de la Hacienda Tajamar, ubicado en la parroquia Calderón y de conformidad al plano habilitante de la presente ordenanza se han identificado y delimitado como áreas verdes y Comunal, un área total de 22.051,85 m². de conformidad al siguiente detalle:

| AREAS VERDES Y COMUNAL | | | | | |
|------------------------|-------|----------------------------|--------------------|----------------------------------|------------------------|
| AREA VERDE 1 | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE (m2) |
| | NORTE | Vértice | | 0,00 m | 412,68 |
| | ESTE | Calle ELOY ALFARO DELGADO | | 57,05 m | |
| | SUR | Lote 59 | | 16,44 m | |
| | OESTE | Calle N17F DE LAS LILAS | | 58,58 m | |
| AREA VERDE 2 | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE (m2) |
| | NORTE | Calle E6D DE LAS GARDENIAS | | 16,22 m | 960,06 |
| | ESTE | Calle N17B DE LAS CUADRAS | | 47,32 m | |
| | SUR | Calle E6C | | 25,32 m | |
| | OESTE | Lote 53 Lote 52 | 20,35 m 33,57 m | Longitud Desarrollado en 53,92 m | |
| AREA VERDE 4 A | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE (m2) |
| | NORTE | Área Municipal 4 | | 4,80 m | 53,5 |
| | ESTE | Área Municipal 4 | | 6,16 m | |
| | SUR | Área Municipal 4 | | 5,16 m | |
| | OESTE | Calle N47F DE LAS LILAS | | 14,49 | |

| AREA VERDE | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE (m2) |
|----------------|-------|--|-------------------------------|----------------------------------|-----------------|
| AREA VERDE 4 B | NORTE | Área Municipal 4 | | 18,93 m | 161,10 |
| | ESTE | Lote 70 | | 7,70 m | |
| | SUR | Lote 72 Lote 73 Lote 74 | 6,42 m 8,46 m 6,36 m | Longitud Desarrollado en 21,24 m | |
| | OESTE | Calle N47F DE LAS LILAS | | 7,43 m | |
| | | | | | |
| AREA VERDE 5 | NORTE | Lote 284 Lote 283 Lote 282 | 10,09 m 10,29 m 13,12 m | Longitud Desarrollado en 33,50 m | 1880,29 |
| | ESTE | Calle N47F DE LAS LILAS | | 109,95 m | |
| | SUR | Calle DE LAS MAGNOLIAS | | 23,08 m | |
| | OESTE | Calle N18 DE LAS MADRESELVAS | | 87,87 M | |
| | | | | | |
| AREA VERDE 6A | NORTE | Área por afectación de la Red de Alta Tensión 6A | | 6.59m | 22,68 |
| | ESTE | Área Municipal 6 | | 9.89m | |
| | SUR | Vértice | | 0.00m | |
| | OESTE | Lote 563 | | 6.96m | |
| | | | | | |
| AREA VERDE 6B | NORTE | Área Municipal 6 | | 23,24 m | 71,74 |
| | ESTE | Calle N17C DE LOS ARRAYANES | | 6,32 m | |
| | SUR | Lote 564 | | 22,11 m | |
| | OESTE | Vértice | | 0,00 m | |
| | | | | | |
| AREA VERDE 7 A | NORTE | Área por afectación de la Red de Alta Tensión 7A | | 5.27m | 2,06 |
| | ESTE | Vértice | | 0.00m | |
| | SUR | Área Municipal 7 | | 5.31m | |
| | OESTE | Calle N17C DE LOS ARRAYANES | | 0.47m | |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------------------------|----------------|-------------------------------|--------------------|----------------------------------|------------------------|
| AREA VERDE 7 B | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE (m2) |
| | NORTE | Área Municipal 7 | | 40,78 m | 102,40 |
| | ESTE | Calle N17B DE LOS FRAILEJONES | | 1,58 m | |
| | SUR | Lote 551 Lote 562 | 20,02 m 19,54 m | Longitud Desarrollado en 39,56 m | |
| | OESTE | Calle N17C DE LOS ARRAYANES | | 5,38 m | |
| | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE (m2) | |
| AREA VERDE 8 A | NORTE | Área Municipal 8 | | 35,15 m | 79,73 |
| | ESTE | Área Municipal 8 | | 4,75 m | |
| | SUR | Lote 538 Lote 550 | 19,00 m 20,43 m | Longitud Desarrollado en 39,43 m | |
| | OESTE | Calle N17B DE LOS FRAILEJONES | | 2,28 m | |
| | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL |  | SUPERFICIE (m2) |
| AREA VERDE 9 A | NORTE | Área Municipal 9 | | 41,29 m | 99,08 |
| | ESTE | Vértice | | 0,00 m | |
| | SUR | Lote 526 Lote 537 | 20,65 m 20,04 m | 40,69 m | |
| | OESTE | Calle N17A DE LOS LAURELES | | 5,14 m | |
| | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL |  | SUPERFICIE (m2) |
| AREA VERDE 10 A | NORTE | Calle E4C DE LAS MADRESELVAS | | 13,49 m | 4,52 |
| | ESTE | Vértice | | 0,00 m | |
| | SUR | Área Municipal 10 | | 13,57 m | |
| | OESTE | Vértice | | 0,00 m | |
| | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL |  | SUPERFICIE (m2) |
| AREA VERDE 10 B | NORTE | Calle E4C DE LAS MADRESELVAS | | 10,19 m | 6,53 |
| | ESTE | Avenida N16G DE SEPTIEMBRE | | ,72 m | |
| | SUR | Área Municipal 10 | | 10,39 | |
| | OESTE | Vértice | | 0,00 m | |
| | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL |  | SUPERFICIE (m2) |
| AREA VERDE 10 C | NORTE | Área Municipal 10 | | 29,54 m | 29,98 |
| | ESTE | Vértice | | 0,00 m | |
| | SUR | Lote 517 Lote 525 | 9,99 m 19,52 m | Longitud Desarrollado en 29,51 m | |

| | | | | | | |
|------------------------|-----------------------|---|--|-----------------------------------|------------------------|------------------------|
| | OESTE | Calle N17 | | 1,98 m | | |
| AREA VERDE 11 | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE (m2) | |
| | NORTE | Área Municipal 11 A | | 149,01 m | 7511,94 | |
| | ESTE | Cooperativa Nuevo Amanecer | | 47,44 m | | |
| | SUR | Área Municipal 11 B | | 147,09 m | | |
| | OESTE | Avenida N16G DE SEPTIEMBRE | | 52,99 | | |
| | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE (m2) | | |
| AREA VERDE 11A | NORTE | Calle E4A | | 41,83 m | 387,40 | |
| | ESTE | Calle N16F DE LAS TORONJAS Lote 513 | 23,94 m 13,98 m | 37,92 m | | |
| | SUR | Área Municipal 11 A | | 61,14 m | | |
| | OESTE | Avenida N16G DE SEPTIEMBRE | | 1,92 | | |
| | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | | SUPERFICIE (m2) |
| AREA VERDE 11B | NORTE | Lote 512 Calle N16E EL CISNE Lote 505 Lote 504 | 3,91 m 11,01 m 15,57 m 6,91 m | Longitud Desarrollado en 37,40 m | 111,01 | |
| | ESTE | Calle N16D DE LAS AZUCENAS | | 5,57 m | | |
| | SUR | Área Municipal 11 A | | 44,36 m | | |
| | OESTE | Vértice | | 0,00 m | | |
| | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | | SUPERFICIE (m2) |
| | AREA VERDE 11C | NORTE | Área Municipal 11B | | | 116,75 m | 285,65 |
| ESTE | | Lote 515 | | 19,61 m | | |
| SUR | | Lote 514 Calle E4A DE LOS NOGALES | 17,43 m 85,40 m | Longitud Desarrollado en 102,83 m | | |
| OESTE | | Vértice | | 0,00 m | | |
| | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE (m2) | |
| AREA VERDE 12 A | NORTE | Calle E4B DE LOS LIRIOS | | 23,49 m | 55,59 | |
| | ESTE | Vértice | | 0,00 m | | |
| | SUR | Área Municipal 12 | | 26,79 m | | |
| | OESTE | Calle N17 | | 3,96 m | | |

| AREA VERDE | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE (m2) |
|-----------------|-------------------------------|----------------------------|--------------------|----------------------------------|-----------------|
| AREA VERDE 12 B | NORTE | Área Municipal 12 | | 42,24 m | 257,10 |
| | ESTE | Avenida N16G DE SEPTIEMBRE | | 10,45 m | |
| | SUR | Lote 851 Lote 878 | 20,78 m 20,40 m | Longitud Desarrollado en 41,18 m | |
| | OESTE | Calle N17 | | 3,96 m | |
| AREA VERDE 13 A | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE (m2) |
| | NORTE | Calle E4B DE LOS LIRIOS | | 37,26 m | 134,73 |
| | ESTE | Calle N17 | | 3,37 m | |
| | SUR | Área Municipal 13 | | 40,83 m | |
| OESTE | Calle N17A DE LOS LAURELES | | 3,87 m | | |
| AREA VERDE 13 B | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE (m2) |
| | NORTE | Área Municipal 13 | | 12,28 m | 6,89 |
| | ESTE | Calle N17 | | 1,78 m | |
| | SUR | Lote 814 | | 12,36 m | |
| OESTE | Vértice | | 0,00 m | | |
| AREA VERDE 13 C | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE (m2) |
| | NORTE | Área Municipal 13 | | 16,34 m | 9,16 |
| | ESTE | Vértice | | 0,00 m | |
| | SUR | Lote 840 | | 16,22 m | |
| OESTE | Calle N17A DE LOS LAURELES | | 0,81 m | | |
| AREA VERDE 14 A | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE (m2) |
| | NORTE | Calle E4B DE LOS LIRIOS | | 20,10 m | 17,07 |
| | ESTE | Vértice | | 0,00 m | |
| | SUR | Área Municipal 14 | | 19,59 m | |
| OESTE | Calle N17B DE LOS FRAILEJONES | | 1,43 m | | |
| AREA VERDE 14 B | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE (m2) |
| | NORTE | Calle E4B DE LOS LIRIOS | | 1,48 m | 0,37 |
| | ESTE | Calle N17A DE LOS LAURELES | | 0,51 m | |
| | SUR | Área Municipal 14 | | 1,55 m | |
| OESTE | Vértice | | 0,00 m | | |

| AREA VERDE | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE (m2) |
|-----------------|-------|-------------------------------|----------|---------|-----------------|
| AREA VERDE 14 C | NORTE | Área Municipal 14 | | 14,29 m | 5,36 |
| | ESTE | Vértice | | 0,00 m | |
| | SUR | Lote 789 | | 13,94 m | |
| | OESTE | Vértice | | 0,00 m | |
| | | | | | |
| AREA VERDE 14 D | NORTE | Área Municipal 10 | | 18,57 m | 98,03 |
| | ESTE | Lote 789 | | 7,99 m | |
| | SUR | Lote 813 | | 19,00 m | |
| | OESTE | Calle N17B DE LOS FRAILEJONES | | 5,03 m | |
| | | | | | |
| AREA VERDE 15 | NORTE | Calle E4B DE LOS LIRIOS | | 24,99 m | 29,44 |
| | ESTE | Vértice | | 0,00 m | |
| | SUR | Área Municipal 15 | | 25,31 m | |
| | OESTE | Vértice | | 0,00 m | |
| | | | | | |
| AREA VERDE 16 A | NORTE | Calle E3B DE LOS TRIGALES | | 40,60 m | 279,19 |
| | ESTE | Calle N17B DE LOS FRAILEJONES | | 10,31 m | |
| | SUR | Área Municipal 16 | | 41,67 m | |
| | OESTE | Calle N17 C DE LOS ARRAYANES | | 4,45 m | |
| | | | | | |
| AREA VERDE 16 B | NORTE | Área Municipal 16 | | 21,84 m | 26,93 |
| | ESTE | Vértice | | 0,00 m | |
| | SUR | Lote 771 | | 17,27 m | |
| | OESTE | Lote 779 | | 3,79 m | |
| | | | | | |
| AREA VERDE 16 C | NORTE | Área Municipal 16 | | 6,94 m | 5,13 |
| | ESTE | Vértice | | 0,00 m | |
| | SUR | Lote 779 | | 6,49 m | |
| | OESTE | Calle N17C DE LOS ARRAYANES | | 1,22 m | |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------------------------|-------|-------------------------------|-----------------|----------------------------------|------------------------|
| AREA VERDE 17 | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE (m2) |
| | NORTE | Calle E3B DE LOS TRIGALES | | 40,67 m | 454,54 |
| | ESTE | Calle N17B DE LOS FRAILEJONES | | 6,67 m | |
| | SUR | Área Municipal 17 | | 40,28 m | |
| | OESTE | Calle N17C DE LOS ARRAYANES | | 13,17 m | |
| | | | | | |
| AREA VERDE 18 A | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE (m2) |
| | NORTE | Calle E3B DE LOS TRIGALES | | 30,87 m | 71,65 |
| | ESTE | Vértice | | 0,00 m | |
| | SUR | Área Municipal 18 | | 30,42 m | |
| | OESTE | Calle N17A DE LOS LAURELES | | 5,06 m | |
| | | | | | |
| AREA VERDE 18 B | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE (m2) |
| | NORTE | Área Municipal 18 | | 7,32 m | 23,27 |
| | ESTE | Calle N17 | | 6,36 m | |
| | SUR | Área Municipal 18 | | 7,40 m | |
| | OESTE | Vértice | | 0,00 m | |
| | | | | | |
| AREA VERDE 18 C | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE (m2) |
| | NORTE | Área Municipal 18 | | 24,22 m | 14,52 |
| | ESTE | Vértice | | 0,00 m | |
| | SUR | Lote 841 Lote 850 | 2,38 m 21,56 | Longitud Desarrollado en 23,94 m | |
| | OESTE | Calle N17A DE LOS LAURELES | | 0,36 m | |
| | | | | | |
| AREA VERDE 19 A | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE (m2) |
| | NORTE | Calle E3B DE LOS TRIGALES | | 39,93 m | 872,57 |
| | ESTE | Avenida N16G DE SEPTIEMBRE | | 32,20 m | |
| | SUR | Área Municipal 19 B | | 48,79 m | |
| | OESTE | Calle N17 | | 11,32 m | |
| | | | | | |
| AREA VERDE 19 B | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE (m2) |
| | NORTE | Área Municipal 19 B | | 21,01 m | 51,50 |
| | ESTE | Vértice | | 0,00 m | |
| | SUR | Lote 886 | | 18,92 m | |
| | OESTE | Calle N17 | | 5,62 m | |
| | | | | | |

| AREA VERDE 20 | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE (m2) |
|---------------|---------|---------------------------------------|----------|----------|-----------------|
| | NORTE | Barrio San Carlos | | 13,35 m | 7371,93 |
| | ESTE | Franja de Protección Quebrada Abierta | | 316,90 m | |
| | SUR | Franja de Protección Quebrada Abierta | | 28,61 m | |
| | OESTE | Calle N17A DE LOS PENCOS | | 54,30 m | |
| | | Lote 112 | | 91,19 m | |
| | | Calle N17A DE LOS PENCOS | | 158,47 m | |
| | | Lote 37 | | 33,74 m | |
| | | Lote 36 | | 15,07 m | |
| | | Lote 35 | | 10,95 m | |
| | | Lote 34 | | 9,60 m | |
| | Lote 33 | | 10,65 m | | |
| AREA VERDE 23 | | LINDERO | ENPARTE | TOTAL | SUPERFICIE (m2) |
| | NORTE | Calle E4 | | 1,62 m | 84,53 |
| | ESTE | Lote 652 | 11,03 m | 21,10 m | |
| | | Lote 660 | 10,07 m | | |
| | SUR | Calle E3C | | 6,62 m | |
| | OESTE | Lote A3-5 | | 20,03 m | |

Artículo 13.- Identificación y Delimitación de las Áreas Municipales / Quebradas Rellenas en Áreas Verdes.- En el asentamiento humano de hecho y consolidado de interés social denominado Lote ATRES-SEIS (A3-6), "El Bosque", de la Hacienda Tajamar, ubicado en la parroquia Calderón y de conformidad al plano habilitante de la presente ordenanza se han identificado y delimitado como Áreas Municipales / Quebradas Rellenas en Áreas Verdes, un área total de 11.391,57 m², de conformidad al siguiente detalle:

| AREAS MUNICIPALES / QUEBRADAS RELLENAS EN ÁREAS VERDES | | | | | |
|--|-------|---------------------------------------|------------------|---------------------------------|------------|
| AREA MUNICIPAL 4 | | LINDERO | ENPARTE | TOTAL | SUPERFICIE |
| | NORTE | Lote 75 | | 16.26m | 341,58 |
| | ESTE | Area Verde4B | | 12.74m | |
| | SUR | Area Verde4B | 23.24m 5.00m | En Longitud desarrollada 28.24m | |
| | OESTE | Calle N17F DE LAS LILAS Area Verde 4A | 11.32m 19.99m | En Longitud Desarrollada 31.76 | |
| | | Calle N17F DE LAS LILAS | 0.45m | m | |

| AREA MUNICIPAL 6 | | LINDERO | ENPARTE | TOTAL | SUPERFICIE |
|------------------|-------|--|---|----------------------------------|------------|
| | NORTE | Calle E4C DE LAS MADRESELVAS | | 10.63m | 386,53 |
| | ESTE | Calle N17C DE LOS ARRAYANES | | 12.74m | |
| | SUR | Area Verde 6B Lote 564 | 23.24m 5.90m | En Longitud desarrollada 29.14m | |
| | OESTE | Lote 574 Lote 563 Area Verde 6A Area por Afectacion de Red de Alta Tension 6ª | 7.97m 4.58m 9.89m 6.47m | En Longitud Desarrollada 28.91 m | |
| AREA MUNICIPAL 7 | | LINDERO | ENPARTE | TOTAL | SUPERFICIE |
| | NORTE | Area Verde 7A; Area por Afectacion de Red de Alta Tension 7A Calle E4C DE LAS MADRESELVAS; Area por Afectacion de Red de Alta Tension 7B; Calle E4C DE LAS MADRESELVA; Area por Afectacion de Red de Alta Tension 7C | 5.31m 6.56m 9.66m 10.63m 2.06m 6.29m | En Longitud Desarrollada 40.51 m | 529,40 |
| | ESTE | Calle N17B DE LOS FRAILEJONES | 11.16m | 11.16m | |
| | SUR | Area Verde 7D | 40.78m | 40.778m | |
| | OESTE | Calle N17C DE LOS ARRAYANES | 8.65m | 8.65m | |
| AREA MUNICIPAL 8 | | LINDERO | ENPARTE | TOTAL | SUPERFICIE |
| | NORTE | Area por Afectacion de Red de Alta Tension 8A; Calle E4C DE LAS MADRESELVAS; Area por Afectacion de Red de Alta Tension 8B; | 24.35m 8.25m 10.82m | En Longitud Desarrollada 43.42 m | 588,75 |
| | ESTE | Calle N17A DE LOS LAURELES | 14.01m | 14.01m | |
| | SUR | Lote 538 Area Verde 8C | 2.13m 9.76m | En Longitud Desarrollada 11.89 m | |
| | OESTE | Calle N17B DE LOS FRAILEJONES | 12.19m | 12.19m | |
| AREA MUNICIPAL 9 | | LINDERO | ENPARTE | TOTAL | SUPERFICIE |
| | NORTE | Area por Afectacion de Red de Alta Tension 9ª | 41.25m | 41.25m | 711,79 |
| | ESTE | Calle N17 | 18.69m | 16.69m | |

| | | | | | |
|----------------------------|-------|--|---|-----------------------------------|-------------------|
| | SUR | Area Verde 9B | 41.29m | 41.29m | |
| | OESTE | Calle N17A DE LOS LAURELES | 15.40m | 15.40m | |
| AREA MUNICIPAL 10 | | LINDERO | ENPARTE | TOTAL | SUPERFICIE |
| | NORTE | Calle E4C DE LAS MADRESELVAS; Area Verde 10A; Calle E4C DE LAS MADRESELVA; Area Verde 10B | 14.82m 13.57m 2.69m 10.39m | En Longitud Desarrollada 41.47 m | 750.82m |
| | ESTE | Avenida N16G 3 DE SEPTIEMBRE | 11.16m | 11.16m | |
| | SUR | Lote 517 Area Verde 10C | 11.04m 29.54m | En Longitud Desarrollada 40.58m | |
| | OESTE | Calle N17 | 19.00m | 19.00m | |
| | | LINDERO | ENPARTE | TOTAL |  | SUPERFICIE |
| AREA MUNICIPAL 11 A | | | | | |
| | NORTE | Area Verde 11A Lote 513 Lote 512 Calle N16E DEL CISNE Area Verde 11B Calle N16D DE LAS AZUCENAS LOTE 499 | 61.14m 9.09m 11.42m 44.36m 5.70m 18.05m 1.39m | En Longitud Desarrollada 151.15 m | 2043,27 |
| | ESTE | Cooperativa Nuevo Amanecer | 14.09m | 14.09m | |
| | SUR | Area Verde 11 | 149.01m | 149.01m | |
| | OESTE | Avenida N16G 3 DE SEPTIEMBRE | 17.20m | 17.20m | |
| | | LINDERO | ENPARTE | TOTAL |  | SUPERFICIE |
| AREA MUNICIPAL 11B | | | | | |
| | NORTE | Area Verde 11 | 147.09m | 147.09m | 3000,18 |
| | ESTE | Cooperativa Nuevo Amanecer | 24.41m | 24.41m | |
| | SUR | Area Verde 7D | 40.78m | 40.778m | |
| | OESTE | Lote 515 Area Verde 11C Calle E4A DE LOS NOGALES | 5.94m 116.75m 11.54m | En Longitud Desarrollada 134.23 m | |
| | | LINDERO | ENPARTE | TOTAL |  | SUPERFICIE |
| AREA MUNICIPAL 16 | | | | | |
| | NORTE | Area Verde 16 ^a | 41.67m | 41.67m | 711,35 |
| | ESTE | Calle N17B DE LOS FRAILEJONES | 18.85m | 18.85m | |
| | SUR | Lote 771 Area Verde 16B Lote 779 Area Verde C | 2.72m 21.84m 11.00m 6.94m | En Longitud Desarrollada 42.5m | |

| | | | | | |
|---------------------|----------------|---|---------------------------|----------------------------------|-------------------|
| | OESTE | Calle N17C DE LOS ARRAYANES | 8.65m | En Longitud Desarrollada 42.50 m | |
| AREA MUNICIPAL 17 | | LINDERO | ENPARTE | TOTAL | SUPERFICIE |
| | NORTE | Area Verde 17 | 40.26m | 40.26m | 661,40 |
| | ESTE | Calle N17A DE LOS LAURELES | 20.23m | 11.16m | |
| | SUR | Lote 780 Lote 788 | 19.85m 20.40m | En Longitud Desarrollada 40.25m | |
| | OESTE | Calle N17B DE LOS FRAILEJONES | 15.00m | 15.00m | |
| | LINDERO | ENPARTE | TOTAL | SUPERFICIE | |
| AREA MUNICIPAL 18 | NORTE | Area Verde 18A; Calle E3B DE LOS TRIGALES | 30.42m 10.43m | En Longitud Desarrollada 40.85 m | 1341,67 |
| | ESTE | Calle N17 Area Verde 18B Calle N17 | 9.18m 14.72m 22.40m | En Longitud Desarrollada 46.30 m | |
| | SUR | Lote 841 Area Verde 18C | 15.06m 24.22m | En Longitud Desarrollada 39.28 m | |
| | OESTE | Calle N17A DE LOS LAURELES | 27.57m | 27,57 | |
| | | LINDERO | ENPARTE | TOTAL |  | SUPERFICIE |
| AREA MUNICIPAL 19 A | NORTE | Area Verde 19 | 40.28m | 40.28m | 306,38 |
| | ESTE | Avenida N16G 3 DE SEPTIEMBRE | 6.54m | 6.54m | |
| | SUR | Area Verde 19 | 39.23m | 39.23m | |
| | OESTE | Calle N17 | 3,78 | 3.78m | |
| | | LINDERO | ENPARTE | TOTAL |  | SUPERFICIE |
| AREA MUNICIPAL 19 B | NORTE | Area Verde 19 ^a | 40.28m | 40.28m | 769,27 |
| | ESTE | Avenida N16G 3 DE SEPTIEMBRE | 6.54m | 6.54m | |
| | SUR | Lote 879 Lote 886 Area Verde 19B | 20.72m 1.85m 21.01m | 43.58m | |
| | OESTE | Calle N17 | 23.97m | 3.78m | |
| | | LINDERO | ENPARTE | TOTAL |  | SUPERFICIE |

Artículo 14.- Identificación y Delimitación de las Áreas de Quebradas Abiertas.- En el asentamiento humano de hecho y consolidado de interés social denominado Lote ATRES-SEIS (A3-6), “El Bosque”, de la Hacienda Tajamar, ubicado en la parroquia Calderón y de conformidad al plano habilitante de la presente ordenanza se han identificado y delimitado

como Áreas de Quebradas Abiertas, un área total de 20.882,28 m². de conformidad al siguiente detalle:

| AREAS QUEBRADAS ABIERTAS (MUNICIPAL) | | | | | |
|--------------------------------------|-------|--|--|----------------------------------|------------|
| QUEBRADA ABIERTA | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE |
| QUEBRADA ABIERTA 42 | NORTE | Lote 598 Área Municipal 42B | 7.62 m 96,92 m | En Longitud desarrollada 104.54m | 1509,55 |
| | ESTE | Calle N17F DE LAS LILAS | | 21,54m | |
| | SUR | Área Municipal 42 ^a | | 109.32m | |
| | OESTE | Lote A35 | | 25.69m | |
| QUEBRADA ABIERTA 43 | NORTE | Área Municipal 43A Calle E3C Área Verde 21 | 76.30m 7.47m 12.58m | En Longitud desarrollada 96.35m | 1820,10 |
| | ESTE | Lote 661 Área Verde 22 Área a ser transferida al Municipio 44 A Quebrada Abierta 44 | 13,24m 7.73m 2,45 m 14.43m | En Longitud desarrollada 37,85m | |
| | SUR | Barrio Esperanza | | 97,83m | |
| | OESTE | Lote A35 | | 14.73m | |
| QUEBRADA ABIERTA 44 | NORTE | Área Municipal 44A Calle E3 DE LAS ACACIAS Área Municipal 44B Calle E3 DE LAS ACACIAS Área Municipal 44C Calle E3 DE LAS ACACIAS Área Municipal 44D | 227.75m 37.62m 26,69m 25.59m 114.65m 20,99m 34,23m | En Longitud desarrollada 487,52m | 5778,78 |
| | ESTE | Quebrada Rellena | | 6.11m | |
| | SUR | Barrio Esperanza | | 482.84m | |
| | OESTE | Quebrada Abierta 43 | | 14.43m | |
| | | | | | |

| QUEBRADA ABIERTA 45 | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE |
|---------------------|-------|--|---|----------------------------------|------------|
| | NORTE | Barrio San Carlos | | 36.16m | 11771,85 |
| | ESTE | Cooperativa Luz y Vida | | 690.66m | |
| | SUR | Cooperativa Nuevo Amanecer | | 2.25m | |
| | OESTE | Área Municipal 45C Calle N16E EL CISNE Área Municipal 45B Área Municipal 45C Lote 463 Calle N16F DE LAS TORONJAS Lote 432 Lote 431 Avenida N16G 3 DE SEPTIEMBRE Lote 116 Lote 115 Lote 113 Área Municipal 45B Calle Eloy Alfaro Delgado Área Municipal 45B | 61,04m 12,83m 22,71m 27,58m 22,78m 15,05m 29,41m 30,74m 44,02m 3,34m 61,72m 28,03m 5,47m 402,58m | En Longitud desarrollada 767,30m | |

Artículo 15.- Identificación y Delimitación de las Áreas de Protección de BSQ (Municipal).-

En el asentamiento humano de hecho y consolidado de interés social denominado Lote ATRESSEIS (A3-6), “El Bosque”, de la Hacienda Tajamar, ubicado en la parroquia Calderón y de conformidad al plano habilitante de la presente ordenanza se han identificado y delimitado como Áreas de Protección de BSQ (Municipal), un área total de 9.958,67 m². de conformidad al siguiente detalle:

| ÁREA DE PROTECCIÓN DE BSQ (MUNICIPAL) | | | | | |
|---------------------------------------|-------|-----------------------|------------------|---------------------------------|------------|
| Área Municipal 42A | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE |
| | NORTE | Quebrada Abierta 42 | | 109.32m | 1014,84 |
| | ESTE | Vértice | | 0,00m | |
| | SUR | Lote 603 Calle E4B | 42,13m 51.94m | En Longitud desarrollada 94,07m | |
| | OESTE | Lote A 35 | | 13.79m | |
| Área | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE |

| | | | | | |
|-----------------------------------|-------|--|---------------------------------------|-------------------------------------|-------------------|
| Municipal 42B | NORTE | Lote 598 Calle N18 Lote 597 | 37,01m 4.15m 45.11m | En Longitud desarrollada 86,27m | 555,50 |
| | ESTE | Calle N17F DE LAS LILAS | | 8,72m | |
| | SUR | Quebrada Abierta 42 | | 96,92m | |
| | OESTE | Vértice | | 0,00m | |
| Área Municipal 43A | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE |
| | NORTE | Calle E3C | | 58,72m | 929,13 |
| | ESTE | Calle E3C | | 24,85m | |
| | SUR | Quebrada Abierta 43 | | 76,36m | |
| | OESTE | Lote A35 | | 15,64m | |
| Área Municipal 43B | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE |
| | NORTE | Calle E3C | | 14,77 m | 44,92 |
| | ESTE | Lote 661 | | 8,78 m | |
| | SUR | Quebrada Abierta | | 12,58 m | |
| | OESTE | Intersección Quebrada Abierta y Calle E3C | | 0,00 m | |
| Área Municipal 44A | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE |
| | NORTE | Lote 661 Lote 662 Lote 663 Calle E3 DE LAS ACACIAS | 11.41m 21.61m 37,84m 133.38m | En Longitud desarrollada 204.24m | 1519,81 |
| | ESTE | Vértice | | 0,00m | |
| | SUR | Quebrada Abierta 44 | | 227.75m | |
| | OESTE | Quebrada Abierta 43 | 10.18m | 10.18m | |
| | | | | | |
| Área Municipal 44B | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE |
| | NORTE | Calle E3 DE LAS ACACIAS | | 26.93m | 32,72 |
| | ESTE | Vértice | | 0,00m | |
| | SUR | Quebrada Abierta 44 | | 26,69m | |
| | OESTE | Vértice | | 0,00m | |
| Área Municipal 44C | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE |
| | NORTE | Calle E3 DE LAS ACACIAS | | 117.98m | 278,24 |
| | ESTE | Vértice | | 0,00m | |
| | SUR | Quebrada Abierta 44 | | 114,65m | |
| | OESTE | Vértice | | 0,00m | |
| Área | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE |

| | | | | | |
|--------------------------|---------|--|----------------------------|-------------------------------------|------------|
| Municipal 44D | NORTE | Calle E3 DE LAS ACACIAS | | 33,79m | 62,11 |
| | ESTE | Área verde | | 1,70m | |
| | SUR | Quebrada Abierta 44 | | 34,23m | |
| | OESTE | Vértice | | 0,00m | |
| Área Municipal 45A | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE |
| | NORTE | Barrio San Carlos | | 15,26m | 5290,87 |
| | ESTE | Quebrada Abierta 45 | | 402,58m | |
| | SUR | Vértice | | 0,00m | |
| | OESTE | Calle N117A DE LOS PENCOS Área Verde 20 | 21,11m 316,90m | En Longitud desarrollada 338,01m | |
| | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE | |
| Área Municipal 45B | NORTE | Vértice | | 0,00m | 44,40 |
| | ESTE | Quebrada Abierta 45 | | 28,03m | |
| | SUR | Lote 113 | | 1,90m | |
| | OESTE | Calle Eloy Alfaro Delgado | | 25,56m | |
| | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL |  | SUPERFICIE |
| Área Municipal 45C | NORTE | Vértice | | 0,00m | 22,48 |
| | ESTE | Quebrada Abierta 45 | | 27,58m | |
| | SUR | Vértice | | 0,00m | |
| | OESTE | Lote 464 Lote 463 | 23,95m 2,01m | 25,96m | |
| | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL |  | SUPERFICIE |
| Área Municipal 45D | NORTE | Quebrada Abierta 45 | | 61,04m | 163,65 |
| | ESTE | Barrio Nuevo Amanecer | | 1,65m | |
| | SUR | Calle N16D DE LAS AZUCENAS Lote 484 Lote 483 | 14,33m 24,08m 25,17m | En Longitud desarrollada 63,58m | |
| | OESTE | Vértice | | 0,00m | |
| | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL |  | SUPERFICIE |

Artículo 16.- Identificación y Delimitación de las Áreas de Protección de Red de Alta Tensión en Áreas Verdes (Municipal): En el asentamiento humano de hecho y consolidado de interés social denominado Lote ATRES-SEIS (A3-6), “El Bosque”, de la Hacienda Tajamar, ubicado en la parroquia Calderón y de conformidad al plano habilitante de la presente ordenanza se han identificado y delimitado como Áreas de Protección de Red de Alta Tensión en Áreas Verdes (Municipal), un área total de 238,82 m². de conformidad al siguiente detalle:

| ÁREA DE PROTECCIÓN DE RED DE ALTA TENSIÓN EN ÁREAS VERDES (MUNICIPAL) | | | | | |
|---|-------|-----------------------------------|----------------|------------------------------------|-----------------|
| AREA POR AFECTACION DE RED DE ALTA TENSION | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE (m2) |
| 6A | NORTE | Calle E4C DE LAS MADRESELVAS | | 6,26m | 18,29 |
| | ESTE | Área Municipal 6 | | 6,47m | |
| | SUR | Área Verde 6A | | 6,59m | |
| | OESTE | Lote 563 | | 6,29 m | |
| 7 A | NORTE | Calle E4C DE LAS MADRESELVAS | | 11,62 m | 12,77 |
| | ESTE | Vértice | | 0,00 m | |
| | SUR | Área Municipal 7 Área Verde 7A | 6,56m 5,27m | Longitud Desarrollada en 11,83m | |
| | OESTE | Calle N17C DE LOS ARRAYANES | | 1,76 m | |
| 7 B | NORTE | Calle E4C DE LAS MADRESELVAS | | 10,31 | 6,18 |
| | ESTE | Vértice | | 0,00 m | |
| | SUR | Área Municipal 7 | | 7,16 m | |
| | OESTE | Área Municipal 7 | | 3,47 | |
| 7 C | NORTE | Calle E4C DE LAS MADRESELVAS | | 5,63 m | 7,74 |
| | ESTE | Calle N17B DE LOS FRAILEJONES | | 2,75 m | |
| | SUR | Área Municipal 7 | | 6,29 m | |
| | OESTE | Vértice | | 0,00 m | |
| 8 A | NORTE | Calle E4C DE LAS MADRESELVAS | | 23,99 m | 65,92 |
| | ESTE | Vértice | | 0,00 m | |
| | SUR | Área Municipal 8 | | 24,35 m | |
| | OESTE | Calle N17B DE LOS FRAILEJONES | | 4,10 m | |
| 8 B | NORTE | Calle E4C DE LAS MADRESELVAS | | 9,52 m | 25,81 |
| | ESTE | Calle N17A DE LOS LAURELES | | 3,94 m | |
| | SUR | Área Municipal 8 | | 3,47 m | |
| | OESTE | Área Municipal 8 | | 7,35 m | |
| AREA POR | | LINDERO | EN PARTE | TOTAL | SUPERFICIE (m2) |

| | | | | | |
|---------------------------------------|-------|------------------------------|--|---------|--------|
| AFECTACION DE RED DE ALTA TENSION 9 A | NORTE | Calle E4C DE LAS MADRESELVAS | | 41,36 m | 102,11 |
| | ESTE | Calle N17 | | 1,03 m | |
| | SUR | Área Municipal 9 | | 41,25 m | |
| | OESTE | Calle N17A DE LOS LAURELES | | 4,49 m | |

Artículo 17.- Lotes por excepción.- Por tratarse de un asentamiento de hecho y consolidado de interés social, se aprueban por excepción esto es, con áreas inferiores a las mínimas establecidas en la zonificación vigente, los lotes: 2, 5, 7, 8, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 37, 40, 42, 43, 44, 46, 47, 48, 49, 61, 63, 64, 65, 67, 68, 69, 70, 72, 73, 74, 75, 77, 80, 81, 84, 85A, 93, 95, 98, 99, 100, 101, 104, 106, 109, 111, 117, 118, 135, 136, 137, 139, 140, 142, 145, 146, 149, 151, 153, 158, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 196, 198, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 217, 219, 222, 224, 225, 226, 228, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 249, 250, 254, 255, 256, 274, 279, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 299, 300, 301, 303, 308, 310, 319, 321, 322, 324, 327, 330, 331, 332, 333, 335, 336, 338, 339, 342, 344, 346, 347, 348, 350, 351, 355, 356, 357, 358, 361, 363, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 380, 382, 383, 384, 387, 388, 389, 392, 393, 398, 400, 407, 409, 411, 413, 414, 426, 428, 430, 435, 437, 440, 441, 442, 443, 445, 450, 451, 454, 455, 458, 459, 460, 462, 465, 467, 468, 470, 471, 475, 476, 477, 478, 479, 481, 485, 492, 493, 495, 496, 497, 498, 501, 502, 504, 514, 516, 518, 523, 524, 527, 528, 529, 530, 533, 534, 535, 536, 538, 540, 541, 542, 543, 552, 553, 554, 555, 558, 560, 561, 573, 577, 578, 580, 581, 583, 584, 588, 589, 590, 599, 599A, 600, 609, 612, 613, 614, 616, 618, 620, 624, 625, 628, 629, 632, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 652, 653, 654, , 655, 656, 658, 659, 660, 665, 666, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 676, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 696, 697, 700, 701, 702, 703, 711, 713, 714, 732, 736, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 751, 752, 753, 756, 757, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 776, 782, 783, 791, 794, 795, 798, 802, 804, 805, 806, 808, 809, 810, 811, 812, 817, 818, 820, 823, 825, 829, 838, 839, 849, 857, 859, 860, 861, 873, 874, 877, 880, 884, 885, 894, 897, 905, 906, 911, 920, 921, 926, 927, 944, 945, 947, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 959, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 969, 970, 972, 973, 975, 981, 982, 984, 988, 989, 991, 992, 994, 995, 996, 998, 1007.

Artículo 18.- Calificación de Riesgos.- El asentamiento humano de hecho y consolidado de interés social denominado Lote A TRES-SEIS (A3-6), “El Bosque”, de la Hacienda Tajamar, deberá cumplir y acatar las recomendaciones que se encuentran determinadas en el Informe Técnico IT-ECR-099-AT-DMGR-2020, del 17 de agosto de 2020, emitido por el Director Metropolitano de Gestión de Riesgos, de la Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad y su Alcance enviado mediante Oficio Nro. GADDMQ-SGSG-2020-1589-OF, de 08 de septiembre de 2020.

Para el proceso de regularización de tierras se considera el nivel de riesgos frente a movimientos en masa, ya que representa el fenómeno más importante para la posible pérdida del terreno; con la finalidad de tener una mejor comprensión de la distribución espacial de los lotes (1007), así como de su visualización en la cartografía la Dirección Metropolitana de Gestión de Riesgos ha dividido al AHHC en seis (6) bloques, indicando que se seguirá la siguiente nomenclatura:

| COLOR | CALIFICACIÓN DE RIESGO |
|-------|------------------------|
| | Bajo mitigable |
| | Moderado mitigable |
| | Alto mitigable |
| | Muy Alto mitigable |
| | Muy Alto No mitigable |

En tal virtud se determina que:

| BLOQUE 1 | | | | | | | | | | | | | |
|----------|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 1 | 11 | 21 | 31 | 41 | 51 | 61 | 71 | 81 | 91 | 101 | 111 | 228 | 282 |
| 2 | 12 | 22 | 32 | 42 | 52 | 62 | 72 | 82 | 92 | 102 | 112 | 229 | 283 |
| 3 | 13 | 23 | 33 | 43 | 53 | 63 | 73 | 83 | 93 | 103 | 220 | 274 | 284 |
| 4 | 14 | 24 | 34 | 44 | 54 | 64 | 74 | 84 | 94 | 104 | 221 | 275 | 285 |
| 5 | 15 | 25 | 35 | 45 | 55 | 65 | 75 | 85 | 95 | 105 | 222 | 276 | 286 |
| 6 | 16 | 26 | 36 | 46 | 56 | 66 | 76 | 86 | 96 | 106 | 223 | 277 | 287 |
| 7 | 17 | 27 | 37 | 47 | 57 | 67 | 77 | 87 | 97 | 107 | 224 | 278 | 288 |
| 8 | 18 | 28 | 38 | 48 | 58 | 68 | 78 | 88 | 98 | 108 | 225 | 279 | 289 |
| 9 | 19 | 29 | 39 | 49 | 59 | 69 | 79 | 89 | 99 | 109 | 226 | 280 | 290 |
| 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 227 | 281 | |

| BLOQUE 2 |
|----------|
|----------|

| | | | | | | | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 127 | 147 | 167 | 187 | 207 | 237 | 257 | 294 | 314 | 334 | 354 | 374 |
| 128 | 148 | 168 | 188 | 208 | 238 | 258 | 295 | 315 | 335 | 355 | 375 |
| 129 | 149 | 169 | 189 | 209 | 239 | 259 | 296 | 316 | 336 | 356 | 376 |
| 130 | 150 | 170 | 190 | 210 | 240 | 260 | 297 | 317 | 337 | 357 | 377 |
| 131 | 151 | 171 | 191 | 211 | 241 | 261 | 298 | 318 | 338 | 358 | 378 |
| 132 | 152 | 172 | 192 | 212 | 242 | 262 | 299 | 319 | 339 | 359 | 379 |
| 133 | 153 | 173 | 193 | 213 | 243 | 263 | 300 | 320 | 340 | 360 | 380 |
| 134 | 154 | 174 | 194 | 214 | 244 | 264 | 301 | 321 | 341 | 361 | 381 |
| 135 | 155 | 175 | 195 | 215 | 245 | 265 | 302 | 322 | 342 | 362 | 382 |
| 136 | 156 | 176 | 196 | 216 | 246 | 266 | 303 | 323 | 343 | 363 | 383 |
| 137 | 157 | 177 | 197 | 217 | 247 | 267 | 304 | 324 | 344 | 364 | 384 |
| 138 | 158 | 178 | 198 | 218 | 248 | 268 | 305 | 325 | 345 | 365 | 385 |
| 139 | 159 | 179 | 199 | 219 | 249 | 269 | 306 | 326 | 346 | 366 | 386 |
| 140 | 160 | 180 | 200 | 230 | 250 | 270 | 307 | 327 | 347 | 367 | |
| 141 | 161 | 181 | 201 | 231 | 251 | 271 | 308 | 328 | 348 | 368 | |
| 142 | 162 | 182 | 202 | 232 | 252 | 272 | 309 | 329 | 349 | 369 | |
| 143 | 163 | 183 | 203 | 233 | 253 | 273 | 310 | 330 | 350 | 370 | |
| 144 | 164 | 184 | 204 | 234 | 254 | 291 | 311 | 331 | 351 | 371 | |
| 145 | 165 | 185 | 205 | 235 | 255 | 292 | 312 | 332 | 352 | 372 | |
| 146 | 166 | 186 | 206 | 236 | 256 | 293 | 313 | 333 | 353 | 373 | |

| BLOQUE 3 | | | | | | | | | | | |
|----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 113 | 125 | 397 | 409 | 421 | 433 | 445 | 457 | 469 | 481 | 493 | 505 |
| 114 | 126 | 398 | 410 | 422 | 434 | 446 | 458 | 470 | 482 | 494 | 506 |
| 115 | 387 | 399 | 411 | 423 | 435 | 447 | 459 | 471 | 483 | 495 | 507 |
| 116 | 388 | 400 | 412 | 424 | 436 | 448 | 460 | 472 | 484 | 496 | 508 |
| 117 | 389 | 401 | 413 | 425 | 437 | 449 | 461 | 473 | 485 | 497 | 509 |
| 118 | 390 | 402 | 414 | 426 | 438 | 450 | 462 | 474 | 486 | 498 | 510 |
| 119 | 391 | 403 | 415 | 427 | 439 | 451 | 463 | 475 | 487 | 499 | 511 |
| 120 | 392 | 404 | 416 | 428 | 440 | 452 | 464 | 476 | 488 | 500 | 512 |
| 121 | 393 | 405 | 417 | 429 | 441 | 453 | 465 | 477 | 489 | 501 | 513 |
| 122 | 394 | 406 | 418 | 430 | 442 | 454 | 466 | 478 | 490 | 502 | |
| 123 | 395 | 407 | 419 | 431 | 443 | 455 | 467 | 479 | 491 | 503 | |
| 124 | 396 | 408 | 420 | 432 | 444 | 456 | 468 | 480 | 492 | 504 | |

| BLOQUE 4 | | | | | | | | | | | | |
|----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 563 | 578 | 593 | 608 | 623 | 638 | 652 | 667 | 682 | 697 | 712 | 727 | 742 |
| 564 | 579 | 594 | 609 | 624 | 639 | 653 | 668 | 683 | 698 | 713 | 728 | 743 |
| 565 | 580 | 595 | 610 | 625 | 640 | 654 | 669 | 684 | 699 | 714 | 729 | |
| 566 | 581 | 596 | 611 | 626 | 641 | 655 | 670 | 685 | 700 | 715 | 730 | |
| 567 | 582 | 597 | 612 | 627 | 642 | 656 | 671 | 686 | 701 | 716 | 731 | |
| 568 | 583 | 598 | 613 | 628 | 643 | 657 | 672 | 687 | 702 | 717 | 732 | |
| 569 | 584 | 599 | 614 | 629 | 644 | 658 | 673 | 688 | 703 | 718 | 733 | |
| 570 | 585 | 600 | 615 | 630 | 645 | 659 | 674 | 689 | 704 | 719 | 734 | |
| 571 | 586 | 601 | 616 | 631 | 646 | 660 | 675 | 690 | 705 | 720 | 735 | |
| 572 | 587 | 602 | 617 | 632 | 647 | 661 | 676 | 691 | 706 | 721 | 736 | |
| 573 | 588 | 603 | 618 | 633 | 648 | 662 | 677 | 692 | 707 | 722 | 737 | |
| 574 | 589 | 604 | 619 | 634 | 649 | 663 | 678 | 693 | 708 | 723 | 738 | |
| 575 | 590 | 605 | 620 | 635 | 650 | 664 | 679 | 694 | 709 | 724 | 739 | |
| 576 | 591 | 606 | 621 | 636 | 650 | 665 | 680 | 695 | 710 | 725 | 740 | |
| 577 | 592 | 607 | 622 | 637 | 651 | 666 | 681 | 696 | 711 | 726 | 741 | |

| BLOQUE 5 | | | | | | | | | | | | |
|----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--|
| 517 | 533 | 549 | 746 | 762 | 778 | 794 | 810 | 826 | 842 | 858 | 874 | |
| 518 | 534 | 550 | 747 | 763 | 779 | 795 | 811 | 827 | 843 | 859 | 875 | |
| 519 | 535 | 551 | 748 | 764 | 780 | 796 | 812 | 828 | 844 | 860 | 876 | |
| 520 | 536 | 552 | 749 | 765 | 781 | 797 | 813 | 829 | 845 | 861 | 877 | |
| 521 | 537 | 553 | 750 | 766 | 782 | 798 | 814 | 830 | 846 | 862 | 878 | |
| 522 | 538 | 554 | 751 | 767 | 783 | 799 | 815 | 831 | 847 | 863 | 879 | |
| 523 | 539 | 555 | 752 | 768 | 784 | 800 | 816 | 832 | 848 | 864 | 880 | |
| 524 | 540 | 556 | 753 | 769 | 785 | 801 | 817 | 833 | 849 | 865 | 881 | |
| 525 | 541 | 557 | 754 | 770 | 786 | 802 | 818 | 834 | 850 | 866 | 882 | |
| 526 | 542 | 558 | 755 | 771 | 787 | 803 | 819 | 835 | 851 | 867 | 883 | |
| 527 | 543 | 559 | 756 | 772 | 788 | 804 | 820 | 836 | 852 | 868 | 884 | |
| 528 | 544 | 560 | 757 | 773 | 789 | 805 | 821 | 837 | 853 | 869 | 885 | |
| 529 | 545 | 561 | 758 | 774 | 790 | 806 | 822 | 838 | 854 | 870 | 886 | |
| 530 | 546 | 562 | 759 | 775 | 791 | 807 | 823 | 839 | 855 | 871 | | |
| 531 | 547 | 744 | 760 | 776 | 792 | 808 | 824 | 840 | 856 | 872 | | |
| 532 | 548 | 745 | 761 | 777 | 793 | 809 | 825 | 841 | 857 | 873 | | |

| BLOQUE 6 | | | | | | | | | | | |
|----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|
| 514 | 895 | 906 | 917 | 928 | 939 | 950 | 961 | 972 | 983 | 994 | 1005 |
| 515 | 896 | 907 | 918 | 929 | 940 | 951 | 962 | 973 | 984 | 995 | 1006 |
| 516 | 897 | 908 | 919 | 930 | 941 | 952 | 963 | 974 | 985 | 996 | 1007 |
| 887 | 898 | 909 | 920 | 931 | 942 | 953 | 964 | 975 | 986 | 997 | |
| 888 | 899 | 910 | 921 | 932 | 943 | 954 | 965 | 976 | 987 | 998 | |
| 889 | 900 | 911 | 922 | 933 | 944 | 955 | 966 | 977 | 988 | 999 | |
| 890 | 901 | 912 | 923 | 934 | 945 | 956 | 967 | 978 | 989 | 1000 | |
| 891 | 902 | 913 | 924 | 935 | 946 | 957 | 968 | 979 | 990 | 1001 | |
| 892 | 903 | 914 | 925 | 936 | 947 | 958 | 969 | 980 | 991 | 1002 | |
| 893 | 904 | 915 | 926 | 937 | 948 | 959 | 970 | 981 | 992 | 1003 | |
| 894 | 905 | 916 | 927 | 938 | 949 | 960 | 971 | 982 | 993 | 1004 | |

Los beneficiarios del proceso integral de regularización una vez transferidos los predios, en un plazo no mayor a un año a partir de la inscripción de sus escrituras individuales en el Registro de la Propiedad, deberán presentar el cronograma de obras y/o medidas de mitigación de riesgos elaborado por un especialista técnico, ante la Dirección Metropolitana de Gestión de Riesgos, la misma que pondrá en conocimiento de la Secretaría de Seguridad y de la Jefatura de Seguridad Ciudadana de la Administración Zonal Calderón para su conocimiento y control respectivo. En el caso de no haberse presentado el cronograma de obras referido, la Administración Zonal Calderón notificará del particular a la Agencia Metropolitana de Control, para que se inicie las acciones pertinentes.

La Agencia Metropolitana de Control será notificada con el cronograma y realizará el seguimiento en la ejecución y avance de las obras de mitigación hasta la terminación de las mismas.

La aprobación de este AHHYC, se realiza en exclusiva consideración a que en el Informe Técnico de Evaluación de Riesgos y sus alcances, se concluye expresamente que el riesgo para el asentamiento es mitigable; y, por tanto, no ponen en riesgo la vida o la inseguridad de las personas, informe cuya responsabilidad es exclusiva de los técnicos que lo suscriben.

La Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, a través de la instancia correspondiente y una vez sancionada la presente Ordenanza, deberá actualizar el Informe de Regulación Metropolitana (I.R.M.), de acuerdo con las observaciones o recomendaciones establecidas en el Informe Técnico de Evaluación de Riesgos de la Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad, que señalan las amenazas de origen natural o antrópico que pueden generar distintos niveles de riesgo que condicionen o limiten el aprovechamiento y utilización del suelo según sus vulnerabilidades, y deberá darse cumplimiento a lo dispuesto en el numeral 1.2 de la Ordenanza Metropolitana No. 210, de 12 de abril de 2018, que contiene el Plan de Uso y Ocupación del Suelo del Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo 19.- De las vías y pasaje.- En el asentamiento humano de hecho y consolidado de interés social denominado Lote ATRES-SEIS (A3-6), “El Bosque”, de la Hacienda Tajamar, ubicado en la parroquia Calderón, contempla un sistema vial de uso público, debido a que éste es un asentamiento humano de hecho y consolidado de interés social de 25 años de ocupación, con 69,41%, de consolidación de viviendas y se encuentra ejecutando obras de infraestructura, razón por la cual los anchos viales se sujetarán al plano adjunto a la presente Ordenanza. Se regularizan las vías con los siguientes anchos:

| | |
|------------------------------|----------------|
| Calle E6D De Las Gardenias | 8.47–9.41 v. |
| Calle E6C | 5.61–9.08 v. |
| Calle E6B De Los Melones | 7.90–8.93 v. |
| Calle E6 | 10.03–11.96 v. |
| Calle E5B | 5.73-5.83 v. |
| Calle E5B De las Dulcamaras | 5.73-6.49 v. |
| Calle De las Magnolias | 5.92-10.29 v. |
| Calle E5 | 8.73-9.68 v. |
| Calle E5B De Las Dulcamaras | 5.73-6.77 v. |
| Calle E4C De Las Madreselvas | 8.06-11.89 v. |
| Calle E4B De Los Lirios | 9.00-13.79 v. |
| Calle E4B | 10.17-14.42 v. |
| Calle E4 | 7.69-10.58 v. |
| Calle E4A De Los Nogales | 8.07-8.59 v. |
| Calle E4 Manuela Sáenz | 11.17-11.72 v. |
| Calle E3B De Los Trigales | 8.13-13.94 v. |
| Calle E3C | 10.44-12.80 v. |
| Calle E3 De Las Acacias | 11.04-12.66 v. |
| Pasaje 1 | 5.50 |
| Calle N18 De Las Madreselvas | 7.59-13.49 v. |
| Calle N17F De Las Lilas | 7.08-10.51 v. |
| Calle Eloy Alfaro Delgado | 14.57-18.50 v. |
| Calle N18 | 3.05-11.73 v. |
| Calle N17B De Las Cucardas | 9.56-10.90 v. |
| Calle N17A De Los Pencos | 10.08-11.59 v. |
| Calle N17E De Los Jazmines | 9.26-13.80 v. |
| Calle N17D De Las Orquídeas | 10.18-11.20 v. |
| Calle N17C De Los Arrayanes | 10.07-10.92 v. |
| Calle 17B De Los Frailejones | 8.80-12.40 v. |
| Calle N17A De Los Laureles | 8.79-11.52 v. |

| | |
|------------------------------|----------------|
| Calle N17 | 9.38-10.32 v. |
| Avenida N16G 3 de Septiembre | 29.58-32.22 v. |
| Calle N16F De Las Toronjas | 8.02-10.96 v. |
| Calle N16E El Cisne | 9.66-11.25 v. |
| Calle N16D De Las Azucenas | 7.01-10.86 v. |
| Calle N16F De Los Girasoles | 9.02-11.18 v. |
| Calle N16E De Los Nogales | 9.77-11.32 v. |

Artículo 20.- De las obras a ejecutarse.- Las obras civiles y de infraestructura a ejecutarse en el asentamiento humano de hecho y consolidado de interés social, son las siguientes:

| | |
|--------------------|--------|
| Calzada: | 36,04% |
| Bordillos: | 64,50% |
| Aceras: | 32,61% |
| Alcantarillado: | 63,78% |
| Energía Eléctrica: | 52,43% |
| Agua Potable: | 53,90% |

Artículo 21.- Del plazo de ejecución de las obras.- Una vez que se ejecuten los trámites legales pertinentes y que los lotes de terreno sean transferidos a favor de los beneficiarios del proceso integral de regularización, las organizaciones sociales asentadas en el predio se obligan a ejecutar la totalidad de las obras civiles y de infraestructura en el plazo de hasta cinco (5) años, de conformidad al cronograma de obras constante en el plano del inmueble donde se ubica el asentamiento humano de hecho y consolidado de interés social, y aprobado por la mesa institucional, plazo que se contará a partir de la fecha de inscripción de la presente ordenanza en el Registro de la Propiedad.

Las obras civiles y de infraestructura podrán ser ejecutadas, mediante gestión individual o concurrente bajo las siguientes modalidades: gestión municipal o pública, gestión directa o cogestión de conformidad a lo establecido en el artículo IV.7.72 del Código Municipal para el Distrito de Quito. El valor por contribución especial a mejoras se aplicará conforme la modalidad ejecutada.

Artículo 22.- Del control de ejecución de las obras. - La Administración Zonal Calderón realizará de oficio, el seguimiento en la ejecución y avance de las obras civiles y de infraestructura hasta la terminación de las mismas, para lo cual se emitirá un informe técnico tanto del departamento de fiscalización como del departamento de obras públicas cada semestre. Su informe favorable conforme a la normativa vigente, expedido por la Administración Zonal Calderón, será indispensable para cancelar la hipoteca.

Artículo 23.- De la multa por retraso en ejecución de obras. - En caso de retraso en la ejecución de las obras civiles y de infraestructura, los propietarios del inmueble sobre el cual se ubica el

asentamiento humano de hecho y consolidado de interés social denominado Lote ATRES-SEIS (A3-6), “El Bosque”, de la Hacienda Tajamar, ubicado en la parroquia Calderón, se sujetarán a las sanciones contempladas en el Ordenamiento Jurídico Nacional y Metropolitano.

Artículo 24.- De la garantía de ejecución de las obras.- Los lotes producto del fraccionamiento donde se encuentra el asentamiento humano de hecho y consolidado de interés social denominado Lote A TRES-SEIS (A3-6), “El Bosque”, de la Hacienda Tajamar, quedan gravados con primera, especial y preferente hipoteca a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, gravamen que regirá una vez que se transfieran los lotes a sus respectivos beneficiarios y que podrá levantarse con el cumplimiento de las obras civiles y de infraestructura conforme a la normativa vigente. El gravamen constituido a favor de la Municipalidad deberá constar en cada escritura individualizada.

Artículo 25.- De la Protocolización e inscripción de la Ordenanza. - El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en su calidad de propietario del predio del asentamiento humano de hecho y consolidado de interés social denominado Lote ATRES-SEIS (A3-6), “El Bosque”, de la Hacienda Tajamar, ubicado en la parroquia Calderón, a través de la entidad competente, deberá protocolizar la presente Ordenanza ante Notario Público e inscribirla en el Registro de la Propiedad del Distrito Metropolitano de Quito, con todos sus documentos habilitantes. En caso de no legalizar la presente ordenanza, ésta caducará en el plazo de tres (03) años de conformidad con lo dispuesto en el artículo IV.7.64 de la Ordenanza No. 001 de 29 de marzo de 2019.

Artículo 26.- De la transferencia de los lotes producto del presente fraccionamiento. - La futura transferencia de dominio de los lotes individualizados producto del presente fraccionamiento se la podría realizar a través de la venta directa, para lo cual una vez aprobada la presente ordenanza se remitirá a la Comisión de Propiedad y Espacio Público, para continuar con el trámite de su competencia.

Artículo 27.- Valoración de los lotes de terreno para venta directa. - Para la valoración de los lotes de terreno para efectos de transferencia de dominio se efectuará sin tomar en cuenta las variaciones derivadas del uso actual del bien o su plusvalía conforme, lo estipula el numeral 6) del artículo 596 del COOTAD.

Artículo 28.- Solicitudes de ampliación de plazo. - Las solicitudes de ampliación de plazo para ejecución de obras civiles y de infraestructura, presentación del cronograma de mitigación de riesgos; y, las ejecuciones de obras de mitigación de riesgos serán resueltas por la Administración Zonal correspondiente.

La Administración Zonal Calderón, deberá notificar a los propietarios de los predios individualizados del asentamiento 6 meses antes a la conclusión del plazo establecido.

La Administración Zonal Calderón, realizará el seguimiento en la ejecución y avance del cronograma de obras de mitigación hasta la terminación de las mismas.

Dichas solicitudes para ser evaluadas, deberán ser presentadas con al menos tres meses de anticipación a la conclusión del plazo establecido para la ejecución de las obras referidas y debidamente justificadas.

Artículo 29.- Potestad de ejecución.- Para el fiel cumplimiento de las disposiciones de esta Ordenanza, y en caso de que no se hayan cumplido los plazos establecidos, se podrá solicitar el auxilio de la Policía Nacional o ejecutar en forma subsidiaria, los actos que el obligado no hubiere cumplido, a costa de estos. En este evento, se podrá recuperar los valores invertidos por la vía coactiva, con un recargo del veinte por ciento (20%) más los intereses correspondientes.”

Disposiciones Generales

Primera. - Todos los anexos adjuntos al proyecto de regularización son documentos habilitantes de esta Ordenanza.

Segunda. - De acuerdo Informe Técnico de evaluación de riesgos No. IT-ECR-099-AT-DMGR-2020, del 17 de agosto de 2020, el asentamiento deberá cumplir las siguientes disposiciones, además de las recomendaciones generales y normativa vigente contenida en este mismo informe:

- Se dispone que los lotes calificados como de Alto Riesgo No Mitigable (lotes 33, 34, 35, 36, 37, 112, 113, 114, 115, 127, 147, 148, 149, 171, 172, 173, 218, 219, 431, 432, 463, 464, 483, 484, 563, 575, 576, 586, 587, 595, 596, 598, 604, 605, 606, 609, 610, 611, 617, 622, 623, 629, 630, 631, 635, 641, 642, 643, 647, 648, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 668, 669, 675, 682, 688, 689, 692, 693, 694, 702, 703, 704, 715, 716, 717, 733, 740, 743, 770, 892, 898, 899, 900, 908, 915, 938), sean destinados a áreas de protección al encontrarse ubicados sobre bordes de quebrada, quebradas rellenas o zonas de relleno anti-técnico.
- Se dispone que los poseionarios de los lotes calificados en Riesgo Alto Mitigable del Bloque 1 (lotes 18, 22, 23, 24, 53, 57, 58, 82, 87, 88, 89, 90) realicen las obras de estabilización de los cortes de terreno ubicados hacia la calle Eloy Alfaro Delgado.
- Se dispone que los poseionarios de los lotes calificados en Riesgo Alto Mitigable de los Bloques 2, 3, 4, 5 y 6 (lotes 328, 329, 433, 462, 465, 482, 564, 574, 585, 597, 607, 608, 616, 618, 621, 624, 634, 636, 646, 676, 681, 683, 691, 705, 714, 742 y 879) no realicen construcciones dentro de la franja de protección, tanto de las quebradas abiertas como rellenas.

- Se dispone que los propietarios de los lotes de “Lote A 3-6 “El Bosque” de la Hacienda Tajamar” no realicen excavaciones en el terreno (desbanques de tierra) hasta que culmine el proceso de regularización y se establezca su normativa de edificabilidad específica.
- Se dispone que los propietarios y/o poseionarios del AHHC, no construyan más viviendas en el macrolote evaluado, ni aumenten pisos/ plantas sobre las edificaciones existentes, hasta que el proceso de regularización del asentamiento culmine y se determine su normativa de edificabilidad específica que deberá constar en sus respectivos Informes de Regulación Metropolitana (IRM), previa emisión de licencias y permisos de procesos de edificación o habilitación del suelo de la autoridad competente que es la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda (STHV).

Tercera.- De acuerdo al Oficio Nro. GADDMQ-SGSG-2020-1589-OF, de 08 de septiembre de 2020, emitido por el Director Metropolitano de Gestión de Riesgos, de la Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad el cual contiene el Alcance al Informe Técnico IT-ECR-099-AT-DMGR-2020, del 17 de agosto de 2020 en relación al aumento de tres lotes para su respectiva calificación de riesgo determina: *“En respuesta al documento No. GADDMQ-SGCTYPC-UERB-2020-1064-M, mediante el cual se solicita realizar un alcance al informe de riesgos correspondiente al asentamiento humano de hecho y consolidado denominado Lote A3-6 “El Bosque” de la Hacienda Tajamar, debido a que en el levantamiento planialtimétrico final entregado por el GAD de Pichincha, constan 1010 lotes, y considerando que los mismos se dividieron en los siguientes lotes: (85) en 85A-85B, (599) en 599A; así como, afines de continuar con el proceso de regularización y dar cumplimiento a lo dispuesto por el señor Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito.*

Al respecto, me permito mencionarle que en el Informe Técnico No. IT-ECR-099-AT-DMGR-2020 de fecha 17 de agosto de 2020, se califica a los lotes 85 y 599 como de Riesgo Bajo Mitigable frente a procesos de remoción en masa. En tal virtud, al sub dividir los mencionados lotes y, manteniéndose las condiciones físicas del terreno respecto a las características morfológicas (forma del terreno), morfométricas (grados de pendiente), y morfodinámicas (procesos de inestabilidad); se determina que, la calificación de Riesgo ante los mismos procesos es también Bajo Mitigable para los lotes 85, 85A, 85B, 599 y 599A.

Finalmente, solicitarle que las conclusiones y recomendaciones emitidas en el informe técnico No.IT-ECR-099-AT-DMGR-2020, sean mantenidas para la propuesta de proyecto de ordenanza metropolitana del asentamiento humano Lote A3-6 “El Bosque” de la Hacienda Tajamar.”

La Unidad Especial Regula Tu Barrio debe comunicar a la comunidad del AHHYC “Lote A 3-6 “El Bosque” de la Hacienda Tajamar”, lo descrito en el presente informe, especialmente referente a la calificación del riesgo ante las diferentes amenazas analizadas y las respectivas recomendaciones técnicas, socializando la importancia de su cumplimiento en reducción del riesgo y seguridad ciudadana.

Cuarta.- Una vez aprobada esta ordenanza, no se tramitará la venta directa de aquellos lotes que se encuentran en juicio de amparo posesorio o de prescripción adquisitiva de dominio, salvo de aquellos casos que por disposición de autoridad judicial competente, mediante sentencia debidamente ejecutoriada, defina al legítimo poseionario, en cuyo caso, se procederá con la venta directa con la identificación particular del o los beneficiarios a los que dicha sentencia o acto administrativo se refiere.

Disposición Final. - Esta ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su sanción, sin perjuicio de su publicación en la página web institucional de la Municipalidad.

Dada en la sesión virtual del Concejo Metropolitano de Quito, el 01 de diciembre de 2020.

DAMARIS
PRISCILA ORTIZ
PASUY

Firmado digitalmente por
DAMARIS PRISCILA ORTIZ
PASUY
Fecha: 2020.12.03 19:34:40
-05'00'

Abg. Damaris Ortiz Pasuy

SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO (E)

CERTIFICADO DE DISCUSIÓN

La Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito (E), certifica que la presente ordenanza fue discutida y aprobada en dos debates, en la sesión No. 104 Extraordinaria de 13 de noviembre de 2020; y sesión No. 109 ordinaria de 01 de diciembre de 2020. Quito, 03 de diciembre de 2020.

DAMARIS
PRISCILA
ORTIZ PASUY

Firmado digitalmente
por DAMARIS PRISCILA
ORTIZ PASUY
Fecha: 2020.12.03
19:35:06 -05'00'

Abg. Damaris Ortiz Pasuy

SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO (E)

Alcaldía del Distrito Metropolitano. - Distrito Metropolitano de Quito, 03 de diciembre de 2020.

EJECÚTESE:

JORGE
HOMERO
YUNDA
MACHADO

Firmado digitalmente
por JORGE HOMERO
YUNDA MACHADO
Fecha: 2020.12.03
19:01:05 -05'00'

Dr. Jorge Yunda Machado

ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CERTIFICO, que la presente ordenanza fue sancionada por el Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el 03 de diciembre de 2020. Distrito Metropolitano de Quito, 03 de diciembre de 2020.

DAMARIS
PRISCILA ORTIZ
PASUY



Firmado digitalmente por
DAMARIS PRISCILA ORTIZ
PASUY
Fecha: 2020.12.03 19:35:42
-05'00'

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