

EMPRESA PUBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO EPMMQ  
GERENCIA DE NEGOCIOS

Informe para incluir en el Reglamento de Usuarios del Metro de Quito  
la exención de tarifa para menores de cinco (5) años de edad

**Introducción:**

El presente informe tiene como objetivo respaldar la propuesta de establecer la exención de tarifas de transporte de metro para menores de 5 años. Esta iniciativa busca no solo aliviar la carga financiera de las familias, sino también fomentar la movilidad y la inclusión, promoviendo un sistema de transporte público más accesible y equitativo.

**Antecedentes:**

De acuerdo con la información publicada sobre el último censo de población, en 2022, en el D.M. de Quito, la Población entre 0 a 5 años era de 155.606 personas que correspondía al 6,44% de la población del D.M. de Quito.

Mediante memorando No. EPMMQ-GJ-2023-0582-M, de 21 de noviembre de 2023, sobre la consulta realizada para el establecimiento de tarifa o exención de pago a menores de 6 años, la Gerencia Jurídica de la EPMMQ emitió el siguiente criterio jurídico:

*“Con base en los antecedentes, base legal y análisis expuestos en el presente informe, es criterio de esta Gerencia Jurídica que, conforme las competencias constitucionales y legales atribuidas a los GAD es posible y viable el regular aquellas tarifas, beneficios o exenciones no contempladas en otros cuerpos normativos de superior jerarquía para el uso del servicio de transporte público en su jurisdicción a través de ordenanza. En tal virtud, se recomienda que, si desde la unidad técnica o unidades técnicas a cargo de este particular por parte de la EPMMQ se considera necesario y procedente el establecer una exención en el pago de la tarifa por el servicio de transporte público del Subsistema Metro de Quito para los niños menores de 6 años, esta podría regularse a través de su inclusión en el Reglamento para el Uso del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito propuesto.”*

Se han realizado varios estudios sobre el desarrollo infantil, los que demuestran que los primeros años de vida son fundamentales para la formación cognitiva y emocional de los niños. Exponerlos a nuevas experiencias, incluyendo viajes en transporte público, contribuye positivamente a su desarrollo social y cultural favoreciendo su desarrollo Cognitivo y Emocional. (Ver artículo “Espacio para la Infancia 2019 - Los efectos del transporte en el desarrollo de la primera infancia” por Julien Vincelot y Patrin Watanatada, artículo publicado en el número de diciembre de 2018 de Sustainable Transport, la revista del Institute for Transportation and Development Policy. La versión completa está disponible en: <https://www.itdp.org/2019/02/11/transport-childhood-development/>).

Establecer la exención de tarifas para menores de 5 años contribuirá a la equidad social. El acceso igualitario al transporte público desde la infancia elimina barreras económicas para las familias de bajos ingresos, permitiéndoles participar plenamente en las actividades sociales y educativas de la ciudad.

### **Beneficios de la Exención:**

Las familias enfrentan constantemente presiones financieras, y los costos asociados con el transporte público pueden ser significativos. Eximir a los niños menores de 5 años de las tarifas aliviará la carga financiera de los padres, permitiéndoles destinar esos recursos a otras necesidades básicas.

Facilitar el acceso gratuito al transporte público de pasajeros a los menores de 5 años, incentiva a las familias a utilizar el transporte público, reduciendo la congestión vehicular y contribuyendo a la sostenibilidad ambiental. Además, crea una cultura de movilidad temprana, promoviendo hábitos de transporte sostenibles desde la infancia.

### **Comparación Internacional:**

Numerosas ciudades y países han implementado políticas de exención de tarifas para los menores de edad con resultados positivos. Ejemplos como; Lima, Londres, París, Madrid y Nueva York, han demostrado que esta medida no solo es viable, sino que también mejora la calidad de vida de las familias y fortalece el sistema de transporte público.

https://www.lineauno.pe/preguntas/por-que-solicitan-el-documento-de-identidad-vigente-a-los-ninos-menores-de-6-anos/

¡GANA un TV de 65", Nintendo Switch, pa...

linea1 Metro de Lima

Escribe tu duda aquí

Club LINEA 1 Haz click aquí

10: 13: 51

Inicio Horarios y Estaciones Atención al Pasajero Eventos LINEA 1 Noticias Asocia tu DNI CLUB LINEA 1 Tarifas

Inicio / Preguntas frecuentes / ¿Por qué solicitan el documento de identidad vigente a los niños menores de 6 años?

## ¿Por qué solicitan el documento de identidad vigente a los niños menores de 6 años?



En LINEA1 todos los menores de 6 años viajan GRATIS.

Para acceder a este beneficio de exoneración de pago, es condición que, a simple solicitud de nuestros colaboradores en las estaciones, los adultos que viajan con los menores beneficiados presenten el documento de identidad vigente del menor que le permita certificar su edad.

12°C Nublado 10:13 5/12/2023

https://www.metromadrid.es/es/descuentostemporales

ACCESIBILIDAD ESPAÑOL

VIAJA EN METRO LOCOS X EL METRO MUSEOS METRO TRANSPARENCIA COMUNICACIÓN TIENDA DE METRO

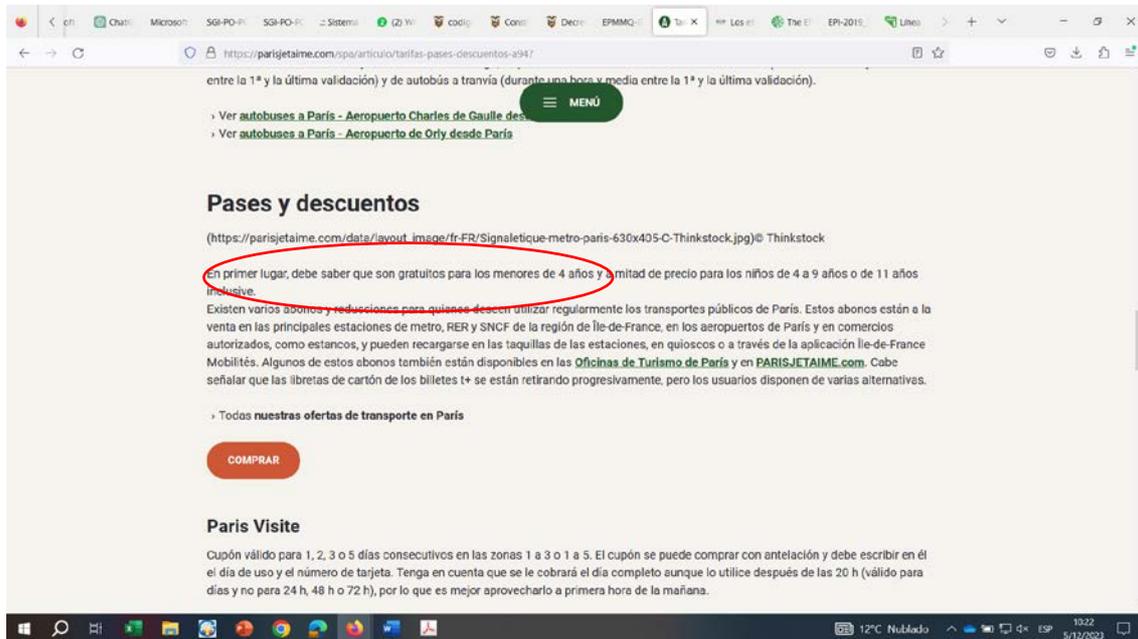
AEROPUERTO	Sencillo Metro Zona A + Suplemento AEROPUERTO	Estaciones de la Red de Metro pertenecientes a la zona tarifaria A (incluido ML1) y la entrada y salida en las estaciones de Aeropuerto T1-T2-T3 y Aeropuerto T4	4,50 - 5,00 (**)
	Combinado Sencillo + Suplemento AEROPUERTO	Estaciones de la Red de Metro y MetroLigero: ML1, ML2 y ML3 y la entrada y salida en las estaciones de Aeropuerto T1-T2-T3 y Aeropuerto T4	6,00
	Suplemento AEROPUERTO	Para la entrada y salida en las estaciones de Aeropuerto T1-T2-T3 y Aeropuerto T4 junto con un Billete Sencillo Metro Zona A o un Billete Combinado (Sencillo o 10 viajes) o METROBUS	3,00

(\*) Precio mínimo de 1,50€ hasta 5 estaciones; 0,10€ por cada estación adicional, hasta un máximo de 2,00€ para recorridos superiores a 9 estaciones.

(\*\*) Al precio del Billete Sencillo Metro Zona A resultante del recorrido realizado, se le añadirá un suplemento de 3€.

LOS NIÑOS MENORES DE 4 AÑOS NO PRECISAN TÍTULO DE TRANSPORTE.

12°C Nublado 10:15 5/12/2023



## Base Legal:

De acuerdo con el numeral 25 del artículo 66 de la Constitución de la República del Ecuador, se reconoce y garantiza a las personas, el derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad;

Así mismo, 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. (...)”;*

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;

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.”;*

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. Así mismo se indica que el Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos y establecerá su control y regulación;

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 (...).”;*

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...”;*

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;

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 (...).”;*

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;

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.”;*

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.”;*

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.”;*

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.”;*

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.”*

La ORDENANZA METROPOLITANA No. 052-2023 con la que se expide la CÓDIFICACIÓN DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, en su artículo 221 señala:

*“Objeto Principal.- El objeto principal de la "Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito" será el de desarrollar, implementar y administrar el subsistema "Metro de Quito" en el marco de las políticas y normas expedidas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.”.*

## **Conclusiones:**

En el ordenamiento jurídico vigente está contemplado el derecho al tratamiento preferencial para los menores de edad.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados gozan de potestades constitucionales, legales y reglamentarias para diseñar e implementar políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio y regular la prestación del servicio público de transporte.

La Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito “EPMMQ” es competente para desarrollar el implementar el subsistema del Metro de Quito.

La exención de tarifas de transporte de metro para menores de 5 años es una medida justa y necesaria. Además de ofrecer alivio económico a las familias, promueve el desarrollo infantil, la equidad social y la

sostenibilidad ambiental y ha sido adoptada en muchos sistemas metro en todo el mundo.

### Recomendaciones:

En consideración a los antecedentes, argumentos y base legal antes expuestos, se considera necesario y procedente el establecer una exención en el pago de la tarifa por el servicio de transporte público del Subsistema Metro de Quito para menores de 5 años.

Dadas las competencias establecidas en el ordenamiento jurídico vigente, esta podría regularse a través de su inclusión en el Reglamento para el Uso del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito que será revisado en el Concejo Metropolitano.

Recomendamos la adopción de esta propuesta como parte de una estrategia integral para mejorar el acceso y la calidad del transporte público en nuestra ciudad.

Nombre	Cargo	Firma
<b>Elaborado por:</b>		
Eduardo Xavier Sánchez Segovia	Coordinador Interinstitucional 1	
<b>Revisado por:</b>		
Galo German Armas Espinoza	Asesor	
<b>Aprobado por:</b>		
Santiago Xavier Garcés Egas	Gerente de Negocios	