

2019-011886

Fecha: 24 ENE 2019 Hora: 16:11

Nº. HOJAS: -33h

Recibido por: [Signature]

SECRETARÍA DE  
**MOVILIDAD**

ALCALDÍA

24 ENE 2019

Quito, DM

Oficio No. SM-SD-2019- 0195

[Handwritten signature: J. M. ...]  
24/01/2019

Abogado  
Diego Cevallos  
**SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO**  
Presente.-

Asunto: Entrega de Insumos

De mi consideración:

Reciba un cordial saludo de quienes conformamos la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito.

Como es de su conocimiento en días anteriores se mantuvieron varias mesas de trabajo con los Señores Concejales, en las que se trató el tema de Estructura Tarifaria, por lo que se acordó que se enviarían los insumos entorno al tema mencionado, para ser tratados en la próxima mesa de trabajo, insumos que me permito adjuntar al presente.

Sin más por el momento, agradezco su gentileza.

Atentamente

[Handwritten signature: A. León]



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

Acción	Responsable	Unidad	Fecha	Sumilla
Elaboración:	G. Jácome	DESPACHO	2019/01/24	[Signature]
Aprobación:	A. León	DESPACHO	2019/01/24	[Signature]

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

33

MESAS DE TRABAJO ESTRUCTURA TARIFARIA

# ELEMENTOS CLAVES ENTORNO A LA ESTRUCTURA TARIFARIA

---

Secretaría de Movilidad

Carmen Habela Rodriguez

24/01/2019

# Tabla de contenido

ELEMENTOS CLAVES ENTORNO A LA ESTRUCTURA TARIFARIA .....	2
Situación actual del Transporte Público .....	2
Las tarifas en el Transporte Público .....	3
Estándares de Calidad del Servicio .....	4
Situación de la flota e infraestructura de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito .....	13
Sistema Integrado de Transporte .....	14
Acompañamiento al Sistema Integrado de Recaudo .....	14
Contratación del operador para implementación del SIR .....	15
Creación de una Autoridad Única del Transporte .....	15
Reestructuración de Rutas .....	16
Características Generales Actuales del Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público de Quito .....	17
Características de la nueva red de TP .....	20
Estructura y constitución del fideicomiso .....	24
Propuesta de Estructura Tarifaria .....	25

# ELEMENTOS CLAVES ENTORNO A LA ESTRUCTURA TARIFARIA

La definición de una Estructura tarifaria supone un análisis pormenorizado del sistema de transporte Público en su situación actual y en perspectiva de los fundamentales cambios que requiere. En torno a estos cambios gira la definición y aprobación de una estructura tarifaria coherente con la sustentabilidad del sistema de transporte público.

## Situación actual del Transporte Público

El concepto de movilidad sostenible surge como respuesta a los impactos sociales, económicos y ambientales derivados del uso intensivo de los vehículos a motor. El vehículo privado resulta ser el medio de transporte que más suelo ocupa, más combustible consume y más externalidades genera (accidentes, contaminación, ruido, congestión, etc.). Sin embargo, desde el punto de vista de la mayoría de usuarios el vehículo privado sigue siendo altamente valorado y deseado, por encima del resto de medios de transporte. La solución de la movilidad en las ciudades debe partir de políticas que fomenten el uso del transporte público en sus diversas formas, por sobre el uso individualizado del transporte particular.

En Quito, el actual sistema de transporte constituye un sistema desintegrado, de baja calidad de servicio, que atiende a los segmentos de demanda bajo esquemas tradicionales ineficientes. Las distintas líneas de buses urbanos convencionales no se articulan adecuadamente entre sí ni con el subsistema Metrobús-Q. El sistema requiere solventar la conexión norte – sur, así como las conexiones transversales, fundamentalmente en el área urbana.

Igualmente, necesita optimizar y ampliar la red para una mejor comunicación con el área urbano-periférica. Los sistemas de transporte cubren gran parte de las áreas de demanda, pero su limitada integración produce considerables inconvenientes al momento de viajar y efectuar transferencias y transbordos. Los modos más vulnerables, peatones y no motorizados, son poco atendidos y no cuentan con una red que promueva y facilite su articulación al sistema. Esto se ve reflejado en una deficiente activación del espacio público.

Para hacer frente a esta problemática de movilidad, entre varias acciones, la Municipalidad se encuentra construyendo la Primera Línea de Metro, el mayor proyecto de obra pública de toda su historia, asignada para mejorar sustancialmente la calidad de la oferta del transporte público. Este proyecto se lo ha concebido como la columna vertebral de la red transporte público de la ciudad de Quito, operando con los demás servicios de una manera integrada, condición sin la cual no debe operar el Metro.

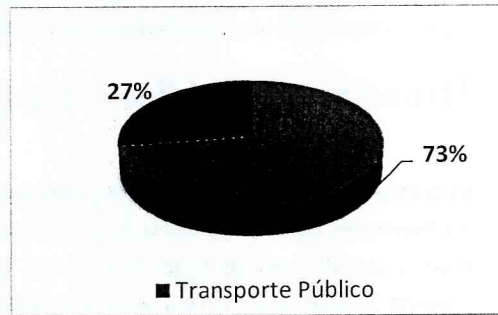
Implementar el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-Q) es uno de los grandes objetivos de la movilidad de la Municipalidad, tarea llevada a cabo por la Secretaría de Movilidad y sus Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMPQ) y la empresa Pública Metropolitana Metro de Quito (EPMMQ). Para lograr este cometido se requiere de manera inobjetable diseñar e implementar plan de reestructuración de la

red de transporte público, inicialmente de la ciudad de Quito, centralidad mayor del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), para luego extenderse a toda su jurisdicción.

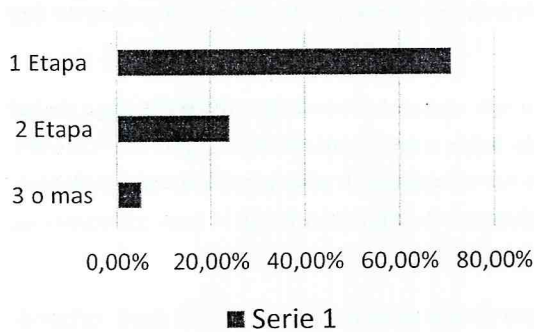
## Las tarifas en el Transporte Público

Teniendo presente los estudios realizados para el Municipio de Quito en los últimos años, podríamos establecer la siguiente información. El uso del transporte público se refleja en un 73% de la población, dentro del modo de transporte motorizado, como muestra el gráfico a continuación.

Dentro del mismo, se estima que, en el subsistema convencional, se producen 1 millón 600 mil viajes en día laborable y en el subsistema Metrobus-Q, 1 millón de viajes en día laborable.



**Etapas o Transferencias en Transporte Público**



Dentro de esos viajes, hay que discriminar si son realizados en una etapa o en varias, es decir si el usuario hace transbordos desde su punto de origen a su punto de destino, conllevando el pago múltiple de la tarifa, dado que en la ciudad aún no existe un sistema integrado ni una tarifa para el mismo, situación que se describirá más adelante.

Los viajes realizados en el transporte público son mayormente realizados en una etapa, suponiendo el 70% del total de viajes en el transporte público, frente al 30 % de la población usuaria, que utiliza dos o más modos de transporte para trasladarse de su origen a su destino.

Para tener en cuenta la tarifa promedio que paga la población, podremos calcular teniendo en cuenta los datos anteriormente mencionados y teniendo presente la situación de transporte informal, situación de la cual no hay mucha información, no se han realizado estudios en el seno de esta Secretaría y debemos contemplar que es difícil estudiar la informalidad, ya que como su propio nombre indica conlleva improvisación, aunque hay ciertos datos y conocimiento de diferentes casos, rutas o modos de transporte informal que se dan en la ciudad, respondiendo en la mayoría de los casos a la asistencia desde y hacia barrios periféricos de la ciudad y en lo que se denomina *última milla*<sup>1</sup>, cuestiones que se proyectan resolver con la reestructuración de rutas en ejecución. Para valorar el transporte informal, hemos tenido presente un documento, *Transporte*

<sup>1</sup> La parte de las redes que conecta los usuarios finales (residenciales) a las redes del transporte público. A esta red de acceso, está muy extendido denominarla la "última milla"

*Informal en Quito: movilidad desde las periferias* realizado por la Universidad San Francisco de Quito. En este transporte informal, debemos tener presente que hay dos tipos, principalmente, según sea servicio privado transporte grupal, que es hacia el que se ha dirigido el estudio mencionado. Este tipo de transporte supone un costo menor ya que es compartido y suele tener paradas predeterminadas. Y dentro de la muestra trabajada, desagregan este servicio en 3 tipos de destino: Desde o hacia el hipercentro / Conexión con transporte público / Conexiones periféricas entre sur-norte y los valles.

Teniendo en cuenta la tarifa actual, 0, 25 ctvs., la valor promedio ponderado del pago en el uso del transporte público, según los datos de estudios, es 0, 34 ctvs.

Por otro lado, el valor pagado en el transporte informal, de los valores conocidos, fluctúa entre 0, 50 y 1, 50, por lo que podríamos considerar de manera general un valor de 0,75 ctvs. Sin embargo, no podemos hacer un cálculo más preciso, ya que no se dispone de una información fidedigna y completa del transporte informal.

Actualmente el DMQ cuenta con la misma tarifa desde hace dieciséis años, situación que es totalmente insostenible. La población de la ciudad de Quito en 2003, era según censo de 2001, 1.39 millones con una tasa de crecimiento de 1.55% hasta 2010, con 1.6 millones de habitantes. En 2018 y proyecciones a 2020, donde la tasa de crecimiento se supera con respecto a la década anterior, con 1'98 millones de habitantes, el área urbana en 2018.

Por lo tanto, el mayor requerimiento de servicio público y el aumento de los costos operacionales; no ha venido acompañada de una tarifa adecuada que permita equilibrio financiero para las operadoras privadas y para la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, lo que ha conllevado a la necesidad de cubrir dichos déficits mediante subsidios y ha incidido en la baja de la calidad del servicio.

Adicionalmente, es meritorio observar que la tarifa en 2003, de 0, 25 ctvs. frente al salario base de aquel momento, 122 USD, equivalía al 0.2%, en tanto que actualmente, la tarifa propuesta, de 0,70 ctvs. representa el 0.17 % del salario básico unificado actual de 394 USD. Con lo cual la tarifa propuesta, con uso de varias etapas representa un valor real inferior de lo que suponía la tarifa de 0, 25 en 2003.

En base a los elementos señalados y considerando el costo de la operación de los subsistemas, la Secretaría de Movilidad ha efectuado una propuesta de estructura tarifaria, teniendo en cuenta los estudios previos realizados, que concluye en el valor de 0, 45 ctvs., cuando se realice el viaje usando un sólo subsistema y 0, 70 ctvs., realizando un viaje en varios modos de transporte, y haciendo dos o más transferencias, durante un periodo de 90 minutos.

De ahí la necesidad de aprobar la estructura tarifaria propuesta, que mejore la situación del Transporte Público de Quito y ponga las bases adecuadas para implementar los elementos necesarios para un Sistema Integrado de Transporte, que conlleva ordenamiento, tecnificación y modernización para bien de la ciudad y la inminente inserción al sistema, del subsistema Metro de Quito.

## Estándares de Calidad del Servicio

La Ordenanza Metropolitana 201, de Seguridad y Convivencia Ciudadana es el marco jurídico municipal principal para la calidad del servicio en el transporte Público. En ella existen varias Disposiciones Transitorias que dictan sobre el asunto. Este cuerpo normativo, establece que deben cumplirse treinta indicadores que versan sobre la calidad del servicio, cuyo verificación y control ha sido delegada a la Agencia Metropolitana de Transito y la Secretaría de Movilidad.

## **Cumplimiento de las Disposiciones Transitorias Ordenanza Metropolitana 201**

### **❖ ACCIONES**

Sobre la situación de las personas con discapacidad en el DMQ, se han ejecutado las siguientes acciones:

Mediante oficio Nro. MSP-DND-2015-0023-0, de 13 de enero de 2015, la Dirección

Nacional de Discapacidades del Ministerio de Salud Pública, informa a la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, que en el Registro único de personas con discapacidad existen en la ciudad de Quito 43.761 personas con discapacidad. De estos, 42.887 se encuentran en el rango de edad mayores de 5 años.

Con estos antecedentes, el Concejo Metropolitano estableció la Ordenanza Metropolitana No. 054 para la fijación de la tarifa preferencial para personas con discapacidad en el Transporte público de pasajeros en el ámbito Intracantonal Urbano del DMQ., que en su parte resolutive establece lo siguiente:

Artículo 1.- En ejercicio de los principios de orden Constitucional y aquellos previstos en la Ley Orgánica de Discapacidades, se establece en diez centavos de dólar de los Estados Unidos de América (USD. 0,10) la tarifa preferencial que las personas con discapacidad deberán cancelar en la prestación del servicio de transporte público intracantonal urbano y en el Sistema Integrado de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito, incluyendo sus troncales y alimentadores, cuya observancia será obligatoria y de fiel cumplimiento por parte de los operadores del servicio.

Con esta información La Secretaría de Movilidad en coordinación con la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, establecerá un modelo de gestión para atender los requerimientos de transportación para este tipo de usuarios, considerando el tipo de material, los puntos de origen y demanda y demás aspectos técnicos. (Adjunto Oficio No. EPMTPQ-GG-974-18 de fecha 30 de julio de 2018, enviado por la Empresa de Pasajeros de Quito)

### **❖ ACCIONES.-**

Lastimosamente el proyecto de convenio que se iba a suscribir con la Universidad San Francisco, no se pudo culminar a su debido tiempo, se tuvo que recurrir a invitar a otras Instituciones que puedan dictar estas capacitaciones como primera alternativa:

Mediante memorando No. SM-DMGM-2018-548 de noviembre de 2018, se ha solicitado que mediante Resolución Administrativa se formalice un instructivo para la Capacitación de conductores en el DMQ, tomando como base las acciones desarrolladas por la Dirección de Gestión de la Movilidad, plasmadas en el Informe Técnico No. SM-DMGM-No.051, que en su parte medular detalla:

Para el cumplimiento del objetivo, la Secretaría de Movilidad ha escogido del registro de la Agencia Nacional de Tránsito, el listado de todas las escuelas de capacitación autorizadas en la Provincia de Pichincha:

No.	PICHINCHA	CANTON	NOMBRE	TIPO
1		Quito	Escuela de Capacitación de la Universidad San Francisco de Quito.	D
2		Quito	Escuela de Capacitación para conductores Asociados-Asociados Driving School.	D
3		Tabacundo	Escuela de Capacitación del Sindicato de Choferes Profesionales 24 de Mayo.	D
4		Quito	Escuela de Capacitación del Instituto Superior Tecnológico Mayor Pedro Traversari.	D
5		Quito	Escuela de Capacitacion del Insituto Superior La Cordillera.	D
6		Quito	Escuela de Capacitación del Sindicato de Choferes Profesionales de Pichincha.	D

Como contestación a las invitaciones realizadas por parte de la Secretaría de Movilidad, se recibieron las siguientes respuestas:

NOMBRE DEL INSTITUTO	NÚMERO DE INGRESO	FECHA DE INGRESO
Instituto MOVILIS	Ticket # 2018-122443	13 de agosto de 2018
Instituto Superior Tecnológico Quito	Ticket # 2018-123043	14 de agosto de 2018
Escuela de Conductores Profesionales del Instituto Tecnológico Superior " Libertad- "ECOVIAL"	Ticket # 2018-123156	14 de agosto de 2018

Con oficio No. 037-UIO-ECOVIAL-LIBERTAD del 13 de agosto de 2018, la Escuela de Conductores Profesionales ECOVIAL, realiza su propuesta de capacitación.

Con oficio del 13 de agosto de 2018, el Instituto Tecnológico Quito presenta su propuesta de capacitación.

Con oficio No. MOV-13-08-2018 del 13 de agosto de 2018 el Instituto MOVILIS, presenta su propuesta de capacitación.

Revisadas las propuestas de los tres Institutos de Capacitación individualmente por parte de la Secretaría de Movilidad y después de mantener reuniones conjuntas con los delegados de los 3 institutos, se consideró conveniente unificar las propuestas técnicas y presentar una propuesta única, lo que permitiría a los conductores y a las operadoras, optar por cualquiera de los institutos;



de igual manera se facilita la tarea fiscalizadora de la Secretaría de Movilidad para hacer el seguimiento al cumplimiento de los programas de capacitación.

❖ **ACCIONES:**

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

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

<b>INDICADORES DE CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS - DMQ</b>					
<b>EVALUACIÓN DEL ÍNDICE DE LA CALIDAD DEL SERVICIO (ICS)</b>					
No.	Parámetros	Aspectos Generales	No.	Aspectos Individuales	Calificación %
1	Estado físico de la unidad (15%)	Unidad en excelente estado	1	Carrocería y pintura	1,50%
			2	Ventanas y/o parabrisas	1,50%
			3	Asientos	1,00%
			4	Conjunto óptico (luces)	0,50%
			5	Brazos limpia parabrisas	0,50%
			6	Limpieza externa e interna de la unidad	1,00%
			7	Cintas retroreflectivas	2,00%
			8	Identificación de la unidad	2,00%
			9	Llantas en buen estado (labrado mínimo 1.6mm)	5,00%
2	Trato y Servicio al usuario (40%)	Excelente comportamiento del personal operativo	10	Excelente trato al usuario: cordialidad, amabilidad, respeto, atención personalizada, cortesía y conducción de la unidad observando normas de tránsito y señalización	5,00%
			11	Personal operativo no maltrata de obra o de palabra a ninguna persona	5,00%

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

**EVALUACIÓN DEL ÍNDICE DE LA CALIDAD DEL SERVICIO (ICS)**

			12	Personal operativo bien presentado uniformado e identificado	3,00%
		Seguridad al transportar pasajeros	13	Unidad circula con puertas cerradas	5,00%
			14	Conductor no hace uso de objetos que distraen su función mientras conduce	2,00%
		Control de capacidad	15	Respeto el límite de capacidad de pasajeros en la unidad y no desborda en estribos, pisaderas o colgados	5,00%
		Respeto a límites de velocidad	16	Respeto los límites de velocidad de conformidad con la ley	5,50%
			17	Marcador de velocidad funcionando	0,50%
		Respeto a usuarios con movilidad reducida	18	Espacio o área adecuada y sin obstáculos para personas con movilidad reducida acorde a las normas técnicas aplicables de acuerdo al ámbito de operación	5,00%
			19	Señalética clara y visible en el espacio o área adecuada para usuarios de movilidad reducida	4,00%
3	Estándares de operación (35%)	Eficiencia y cumplimiento de los índices operacionales	20	Horarios de inicio y cierre de operaciones	2,00%
			21	Flota autorizada	2,00%
			22	Ruta	2,00%
			23	Intervalos y frecuencias de operación	1,00%
			24	Eficiencia administrativa y caja común	15,00%
		Información al usuario	25	Origen y destino mediante carteleras y rótulos	3,00%
			26	Información sobre: rutas, horarios de operación, paradas y capacidad de la unidad	4,00%

**INDICADORES DE CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS - DMQ****EVALUACIÓN DEL ÍNDICE DE LA CALIDAD DEL SERVICIO (ICS)**

			27	Sistema de información auditivo	2,00%
		Respeto a paradas	28	Respeto a paradas establecidas para el embarque y desembarque de pasajeros	4,00%
4	Estándares ambientales (10%)	Control de opacidad	29	Límites permisibles de opacidad de conformidad con la normativa	3,00%
			30	Respeto la configuración del tubo de escape de conformidad con la normativa	7,00%
<b>TOTAL</b>					<b>100,00%</b>

**Gestión operativa.-**

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

**Fiscalización en despacho:**

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

Planificación de actividades de fiscalización y control a unidades de transporte público.

Elaboración de cronograma de fiscalización a cada unidad, por operadora; tomando en consideración el listado emitido por la Secretaría de Movilidad.

Cumplimiento estricto del cronograma interno.

Asistencia a cada lugar de despacho de las rutas, para el levantamiento y registro de las observaciones y novedades detectadas en la fiscalización, en los formularios de campo, donde se registran el cumplimiento o no de los parámetros definidos.

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

**Índices operacionales.-**

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

- Intervalo
- Ruta

**SIU.-**

Verificación del sistema de información al usuario

**Limpieza de la unidad.-**

Interna / externa

**Inspección física visual.-**

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

Los datos recolectados en campo, fueron organizados, procesados y sistematizados, de tal manera que permitieron obtener resultados que evidenciaron si las unidades cumplieron con los indicadores de calidad de servicio y si la operadora cumple con el Contrato de Operación, suscrito con la Secretaría de Movilidad, así como también, verificar si el servicio que brindan las Operadoras cumple con las necesidades de la comunidad.

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

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

**Fiscalización fedatarios:**

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

Vial y Ordenanzas Metropolitanas vigentes, y por las disposiciones emanadas por las entidades de control”.

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

Los parámetros que el Fedatario constata son los siguientes:

#### Trato y servicio al usuario

- Excelente comportamiento del personal operativo:
- Seguridad al transportar pasajeros
- Control de capacidad
- Respeto a límites de velocidad

#### Estándares de operación

- Información al usuario
- Respeto a paradas

#### Atención de peticiones, quejas y reclamos

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

En este contexto han ingresado 223 denuncias en el mes de marzo del 2018, de las cuales se atendieron 199 que representa el 89%, determinándose que las 24 restantes carecían de fundamento. Para la ejecución de este proceso, se generaron tres grupos motorizados que diariamente con la ayuda de sistemas tecnológicos, atienden los requerimientos de la ciudadanía en un tiempo estimado de 8 horas.

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

## ❖ ACCIONES

En lo relacionado con la restructuración de rutas y frecuencias del transporte público del DMQ, se han desarrollado las siguientes acciones:

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

## ❖ ACCIONES

### Fortalecimiento del Modelo de Gestión por Caja Común

Modelo de Gestión por Operadoras.-

La gestión administrativa, financiera y operativa de la empresa es un derecho de la Operadora que lo ejercerá bajo su responsabilidad y con autonomía; sin embargo, los defectos en el desempeño administrativo, financiero u operativo y toda forma de conflicto interno en la Operadora que de cualquier modo afecte el correcto funcionamiento Subsistema o Zona de Operación Convencional a juicio del Administrador del Sistema, o, en general los Índices de Operación o Indicadores de Desempeño será causal suficiente para que el Administrador del Sistema.

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

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

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

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

Modelo de Gestión por Zonas de transporte.-

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

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

- Mejorar el nivel del servicio del transporte público (con la ampliación de cobertura, cumplimiento de horarios establecidos, seguridad vial).
- Fortalecer la organización empresarial de los operadores (con una estructura corporativa de administración de recursos y operacional).
- Aumentar la demanda de viajes en el transporte público mediante la mejora en la calidad del servicio.
- Implementar un sistema de gestión del transporte público en la ciudad.
- Mejorar los ingresos de los operadores de transporte público (a través de la distribución equitativa del recaudo, distribución efectiva de los kilómetros operados y el aprovechamiento de las economías a escala).

#### ❖ ACCIONES

Sin embargo, durante el año 2018, la Dirección de Gestión de la Movilidad, a través de su equipo de supervisión de Contratos y Administración, ha ejecutado acciones y operativos de fiscalización para verificar el cumplimiento de los Contratos de Operación, tanto en el Subsistema Convencional como en el Subsistema Metrobús-Q, el resumen se lo muestra a continuación:

ATENCIÓN TICKETS, INSPECCIONES DECAMPO, INFORMES TÉCNICOS REFERENTES A TRANSPORTE PÚBLICO EN LA ZONA URBANA E INTERPARROQUIAL ADMINISTRACIÓN DE LOS CONTRATOS DE OPERACIÓN DE LAS OPERADORAS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y COMBINADOS DEL DMQ.	TRANSPORTE CONVENCIONAL	Fiscalización operacional de rutas de transporte público intracantonal urbano, combinado y rural	780	
		Fiscalización del cumplimiento de la calidad de servicio de transporte público convencional	167	
		Evaluación del Modelo de Gestión por Caja Común de las 57 operadoras de Transporte Público convencional en 4 bimestres	228	
	TRANSPORTE INTEGRADO	Fiscalización operacional de rutas de transporte público del subsistema Metrobús-Q	2210	
		Fiscalización del cumplimiento de la calidad de servicio de transporte público del subsistema Metrobús-Q	720	
		Verificación de la Infraestructura al servicio del Subsistema Metrobús-Q	84	
				4189

## Situación de la flota e infraestructura de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito

En anexo (ANEXO I) podrán encontrar una presentación que de manera más visual dará a conocer la situación actual de la flota, proyecciones inmediatas para responder a la operación sin incorporación de nueva flota; proyecciones con incorporación de flota e ingreso de la operación del metro; proyecciones de la flota con extensión a Carapungo y requerimientos mínimo de infraestructura de extensión a Carapungo.

## Sistema Integrado de Transporte

El mejoramiento del Sistema de Transporte Público de Pasajeros es uno de los objetivos fundamentales de la actual Administración del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ), que busca crear condiciones que ofrezcan un servicio de mayor comodidad, certidumbre y seguridad a los ciudadanos, haciéndolo más competitivo con el objetivo adicional de minimizar el uso de vehículos particulares y mitigar sus impactos negativos sobre la movilidad, la calidad del aire, la ocupación del espacio público y la seguridad vial.

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 económico y ambiental.

Uno de los medios para lograr este objetivo es la implementación de medios tecnológicos en la operación del transporte público para que faciliten su operación y utilización, haciéndolo un servicio más eficiente y efectivo para usuarios y operadores; a este efecto el MDMQ está desarrollando a través de la Secretaría de Movilidad, el proceso para la implementación del Sistema Integrado de Recaudo (SIR), en los cinco Corredores de Transporte Público del Subsistemas Metrobus-Q y en la Primera Línea del Metro de Quito (PLMQ), del Sistema Metropolitano Integrado de Transporte Público de Pasajeros del DMQ, como una primera fase de la implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte en el Sistema de Transporte Público de Pasajeros del Distrito.

## Acompañamiento al Sistema Integrado de Recaudo

Con el objetivo de lograr una adecuada implementación del Sistema y tomando en consideración que la Secretaría de Movilidad cuenta con insumos que le han permitido definir de manera general el modelo a ser desarrollado, se ha decidido realizar una contratación para el acompañamiento al proceso de selección del operador.

En este punto, este proceso de contratación se declaró desierto el noviembre de 2018, por no ser conveniente a los intereses institucionales (Ley Orgánica de Contrataciones Públicas, Art. 33, causal 4). Dada dicha circunstancia se inició el proceso inmediatamente. Actualmente se encuentra en el proceso administrativo previo a su publicación en el SERCOP. Esperando tenerlo adjudicado para inicios de marzo de 2019.

De la presente consultoría se esperan los siguientes productos:

- a. Elaboración definitiva de los Pliegos de contratación del SIR para el Metrobús-Q y del Sistema de Administración Global de los sistemas de recaudo del DMQ. (se cuenta con un borrador de los mismos)
- b. Determinación de fórmulas de distribución de ingresos.
- c. Metodología de revisión de las tarifas.



- d. Acompañamiento al proceso de contratación del SIR para el Metrobús-Q y del SAG.

## Contratación del operador para implementación del SIR

Para la provisión, implementación, operación y mantenimiento del SIR para el Subsistema Metrobús-Q, se realizará un contrato con un operador privado que realizará las inversiones para todo el equipamiento en toda la flota de este subsistema. La remuneración que le corresponderá a un valor por transacción de cada validación de viaje ejecutada por los usuarios del transporte integrado.

## Creación de una Autoridad Única del Transporte

En el propósito de mejorar el Sistema Público de Transportes de Pasajeros, un elemento clave para alcanzar los objetivos señalados es el desarrollo de un conjunto de acciones orientadas a mejorar el funcionamiento y la articulación de la operación de todos los Subsistemas que conforman el Sistema de Transporte Público de Pasajeros del Distrito: Metrobus-Q (líneas troncales y líneas alimentadoras de los corredores BRT), Primera Línea del Metro de Quito (PLMQ), Subsistema Convencional y las líneas de Quito Cables.

El Concejo Metropolitano de Quito, aprobó el 19 de septiembre de 2017, la Ordenanza Metropolitana No. 0185, que posibilita la realización del proceso de implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT) para el Sistema Metropolitano de Transporte Público del DMQ, y el 8 de febrero de 2018, la Ordenanza Metropolitana No. 0201, que establece la Política Tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ.

La Ordenanza Metropolitana 0185, en su Art. 5 Definiciones, menciona: “Administrador del Sistema: órgano u organismo responsable de la administración del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, de conformidad con el orgánico funcional del Distrito Metropolitano de Quito. Hasta que se determine e incorpore este órgano u organismo, la Secretaría responsable de la movilidad asumirá esta responsabilidad”.

En atención a que la Municipalidad ha iniciado los procesos de implementación de los Sistemas de Recaudo en varios subsistemas de Transporte Público de Pasajeros del DMQ, se hace necesaria la presencia de esta entidad a fin de que tome a su cargo la gestión y coordinación de los procesos mencionados y posteriormente se encargue de la gestión del Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros del DMQ en su conjunto.

Para la conformación del “Administrador del Sistema” señalado en la O.M. 0185, o “Autoridad de Transporte”, órgano responsable de la administración del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito, se requiere primeramente un estudio y reordenamiento institucional dentro del sector y tener una propuesta de estructura legal, técnica y financiera de la institución a crear y las capacidades y estrategias con las que se desarrollará. Para lo cual se va a contratar una consultoría que pueda entregar este estudio pormenorizado para que en la próxima

administración pueda desde el inicio, conformarse una unidad piloto de la Autoridad en la Secretaría de Movilidad, hasta la constitución definitiva de la misma.

## Reestructuración de Rutas

El concepto de movilidad sostenible surge como respuesta a los impactos sociales, económicos y ambientales derivados del uso intensivo de los vehículos a motor. El vehículo privado resulta ser el medio de transporte que más suelo ocupa, más combustible consume y más externalidades genera (accidentes, contaminación, ruido, congestión, etc.). Sin embargo, desde el punto de vista de la mayoría de usuarios el vehículo privado sigue siendo altamente valorado y deseado, por encima del resto de medios de transporte. La solución de la movilidad en las ciudades debe partir de políticas que fomenten el uso del transporte público en sus diversas formas, por sobre el uso individualizado del transporte particular.

En Quito, el actual sistema de transporte constituye un sistema desintegrado, de baja calidad deservicio, que atiende a los segmentos de demanda bajo esquemas tradicionales ineficientes. Las distintas líneas de buses urbanos convencionales no se articulan adecuadamente entre sí ni con el subsistema Metrobús-Q. El sistema requiere solventar la conexión norte – sur, así como las conexiones transversales, fundamentalmente en el área urbana.

Igualmente, necesita optimizar y ampliar la red para una mejor comunicación con el área urbano-periférica. Los sistemas de transporte cubren gran parte de las áreas de demanda, pero su limitada integración produce considerables inconvenientes al momento de viajar y efectuar transferencias y transbordos. Los modos más vulnerables, peatones y no motorizados, son poco atendidos y no cuentan con una red que promueva y facilite su articulación al sistema. Esto se ve reflejado en una deficiente activación del espacio público.

Para hacer frente a esta problemática de movilidad, entre varias acciones, la Municipalidad se encuentra construyendo la Primera Línea de Metro, el mayor proyecto de obra pública de toda su historia, asignada para mejorar sustancialmente la calidad de la oferta del transporte público. Este proyecto se lo ha concebido como la columna vertebral de la red transporte público de la ciudad de Quito, operando con los demás servicios de una manera integrada, condición sin la cual no debe operar el Metro.

Implementar el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-Q) es uno de los grandes objetivos de la movilidad de la Municipalidad, tarea llevada a cabo por la Secretaría de Movilidad y sus Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTPQ) y la empresa Pública Metropolitana Metro de Quito (EPMMQ). Para lograr este cometido se requiere de manera inobjetable diseñar e implementar plan de reestructuración de la red de transporte público, inicialmente de la ciudad de Quito, centralidad mayor del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), para luego extenderse a toda su jurisdicción.

La finalidad del desarrollo de este plan no es solo promover los desplazamientos en transporte público en detrimento del uso del vehículo privado y los modos de transporte individual (taxi), sino también aumentar los desplazamientos en modos no motorizados (bicicleta, peatón), para

ayudar a reducir el impacto que sobre la calidad del aire genera la actividad del parque automotor, además de la consecuente mejora del tránsito general en el territorio.

## Características Generales Actuales del Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público de Quito

### COMPONENTES DE LA RED DE RUTAS ACTUAL

La actual red de transporte público de la ciudad de Quito comprende los siguientes subsistemas:

- **Subsistema Metrobús-Q:** Conformado por los servicios en cuatro Corredores tipo BRT:

No.	Corredor	Componentes	Operadora
1	Central – “Trolebús”	Troncal + Alimentadoras	EPMTPQ
2	Nororiental – “Ecovía”	Troncal + Alimentadoras	EPMTPQ
3	Oriental (Nor y Suroriental)	Troncal + Alimentadoras	EPMTPQ
4	Central Norte	Troncal + Alimentadoras	Privados
5	Suroccidental	Troncal + tramos convencionales	Privados

Datos claves de este subsistema son:

Flota	52 trolebuses 153 buses articulados 72 buses biarticulados 746 buses convencionales
Número de operadoras	EPMTP 5 operadoras del CCN 9 operadoras del CSOcc

Estos corredores operan con buses articulados (160 pasajeros) y biarticulados (240 pasajeros) a diésel, así como trolebuses (eléctricos) (160 pasajeros), incluyendo rutas alimentadoras con buses tipo o estándar, con los cuales se opera de manera integrada. De ello se exceptúa el Corredor Suroccidental que es operado con buses tipo utilizando los carriles exclusivos o segregados existentes y las paradas centrales, para lo cual se han adoptado los buses con puertas izquierdas.

- **Subsistema Convencional Intracantonal Urbano:** Conformado líneas de buses tipo o estándar con capacidad entre 70 y 90 pasajeros, operadas por transportistas privados denominados también “históricos”.

Datos claves de este subsistema son:

Número de rutas	99
Flota	1.223
Número de operadoras	59

## Esquema de la actual red de rutas de transporte público de Quito



## EL PLAN DE REESTRUCTURACIÓN DE RUTAS

La necesidad de realizar este plan se consolida con la planificación de la Primera Línea de Metro en 2010-2011, en donde ya se elabora una propuesta con un importante alcance en cuanto a detalles se refiere. Posteriormente, en 2016 la Secretaría de Movilidad contrata un estudio específico sobre este tema, el cual es desarrollado por la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, llegando a un nivel de detalle mayor, la cual es desarrollada sobre algunas definiciones que la Municipalidad tomó respecto de los servicios de transporte. Cada una de estas propuestas tiene criterios coincidentes y algunas diferencias también en cuanto a la aplicación de los conceptos aplicados.

En ese sentido, la Secretaría de Movilidad bajo su análisis determinó que la implementación de cualquiera de las dos propuestas reviste de importantes dificultades de poder concretarlas en la realidad de nuestra gestión, por lo que decidió efectuar una versión definitiva que permita ser implementada con mayor facilidad, es decir, que sea viable.

## CRITERIOS DE CALIDAD PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO APLICARSE

### Cobertura / Accesibilidad:

- Necesidades de movilidad y accesibilidad de la ciudadanía.

- Parada más próxima máx. a 400 m.

**Oferta:**

La capacidad de la oferta de una ruta debe garantizar un lugar para cada pasajero.

**Frecuencias:**

- Máxima de 5 minutos en horas pico y 10 minutos en horas valle.

**Velocidad Promedio:**

- No deberá ser inferior a 18 km/h para los buses, 25 km/h para las troncales BRT, y 40 km/h para sistemas de rieles segregados.

**Confort:**

- Ocupación máxima de pasajeros de pie en las unidades será de 6 personas por m2.

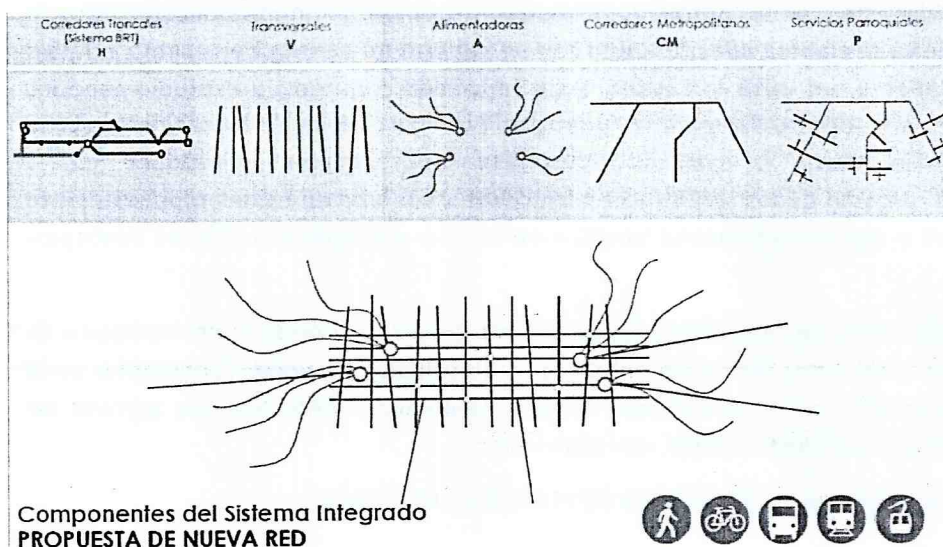
**Infraestructura:**

- Debe ser concomitante con la calidad operacional de los servicios.
- Facilidad para acceso de personas vulnerables.

**MODELO CONCEPTUAL**

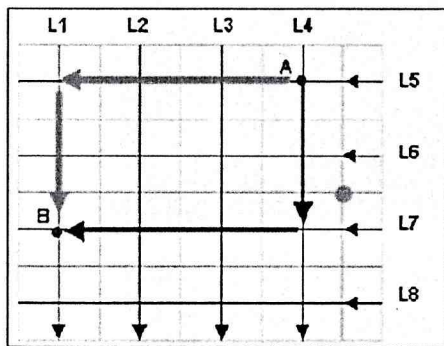
Se basa en las siguientes componentes:

- Corredores longitudinales tipo BRT (troncales con carriles exclusivos);
- Subtroncales longitudinales
- Rutas alimentadoras a los Corredores BRT
- Rutas transversales este-oeste
- Rutas complementarias
- Rutas metropolitanas



## Características de la nueva red de TP

- Funciona como una red estructurada en ejes longitudinales, verticales y diagonales.
- En general, es una red ortogonal extendida en todo el territorio consolidado que asegura una cobertura y conectividad máxima.
- La red se aproxima a la Línea de Metro en superficie con estaciones o paradas sin distancia (no mayor a 20 m) entre ellos, asegurando máxima conectividad.
- Nodos de articulación intermodal cada 600 – 800 m.



Esquema para la Red Ortogonal

## Resumen de servicios de la nueva red de transporte público de Quito

### Subsistema Metro

- Primera Línea del Metro
- 15 paradas

### Subsistema Metrobús-Q

- 5 troncales principales BRT
- 8 subtroncales (incluido Simón Bolívar)
- Sistema de alimentación a troncales y subtroncales

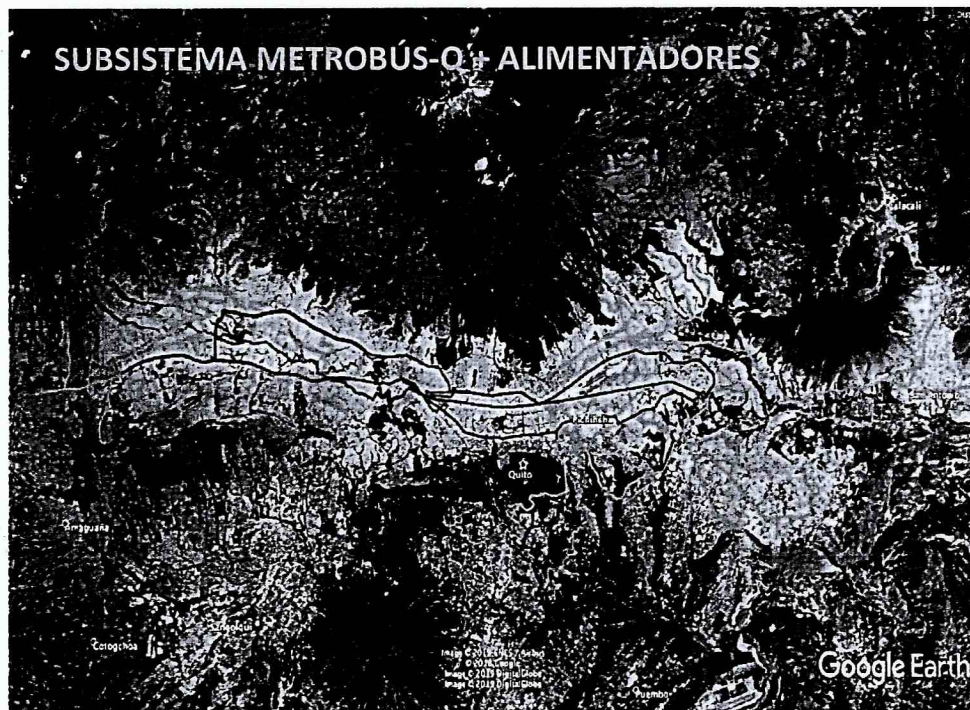
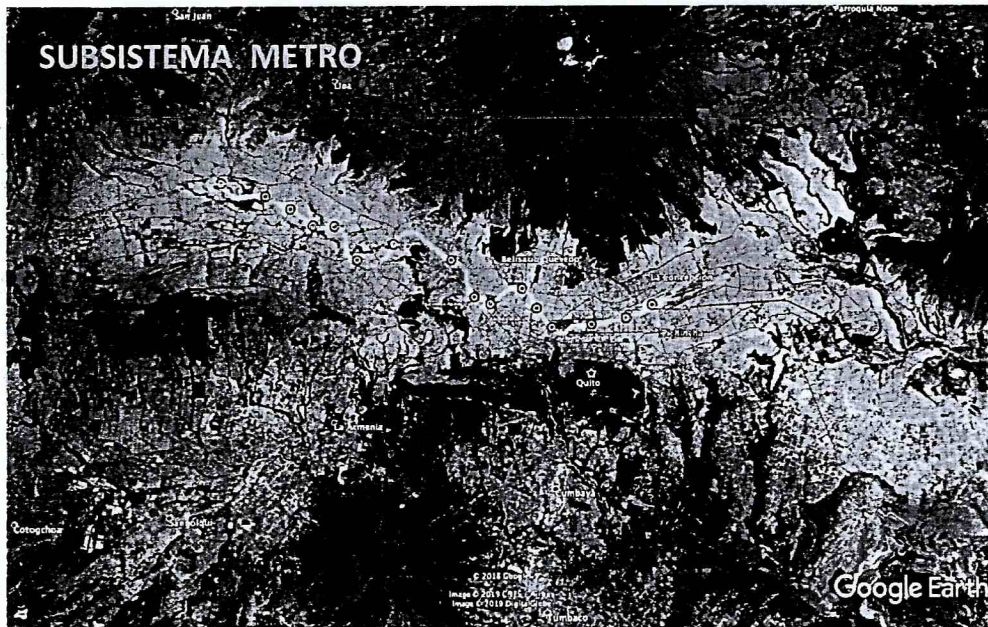
### Subsistema convencional urbano

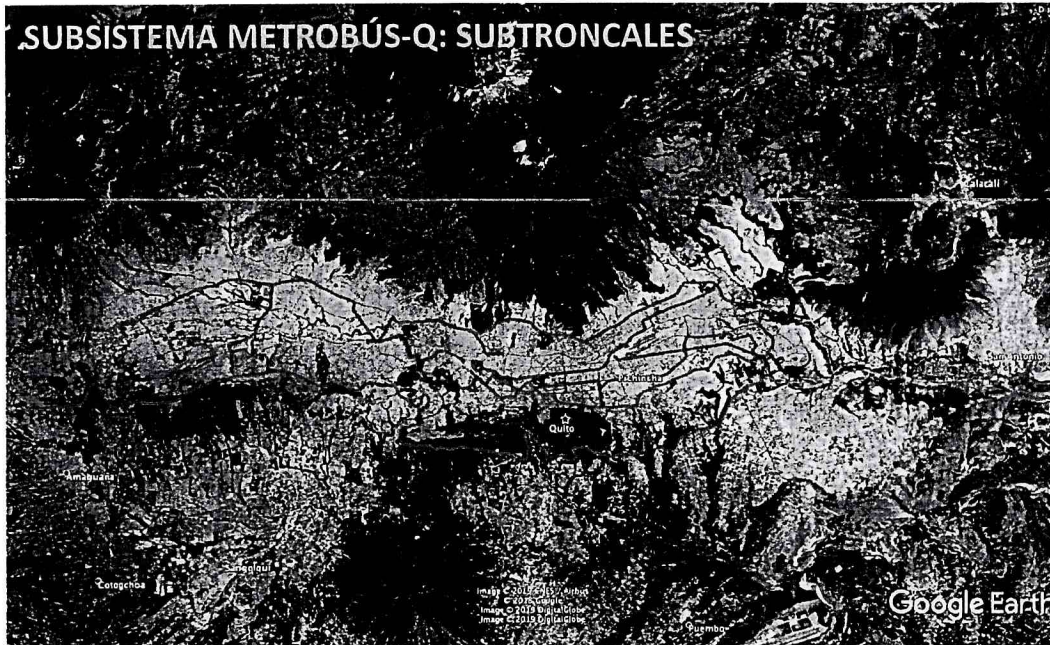
- 32 Rutas Transversales + 73 complementarias

### Subsistema QuitoCables

- 4 líneas de Cable

Esquemas gráficos de la propuesta de reestructuración de rutas de TP de Quito





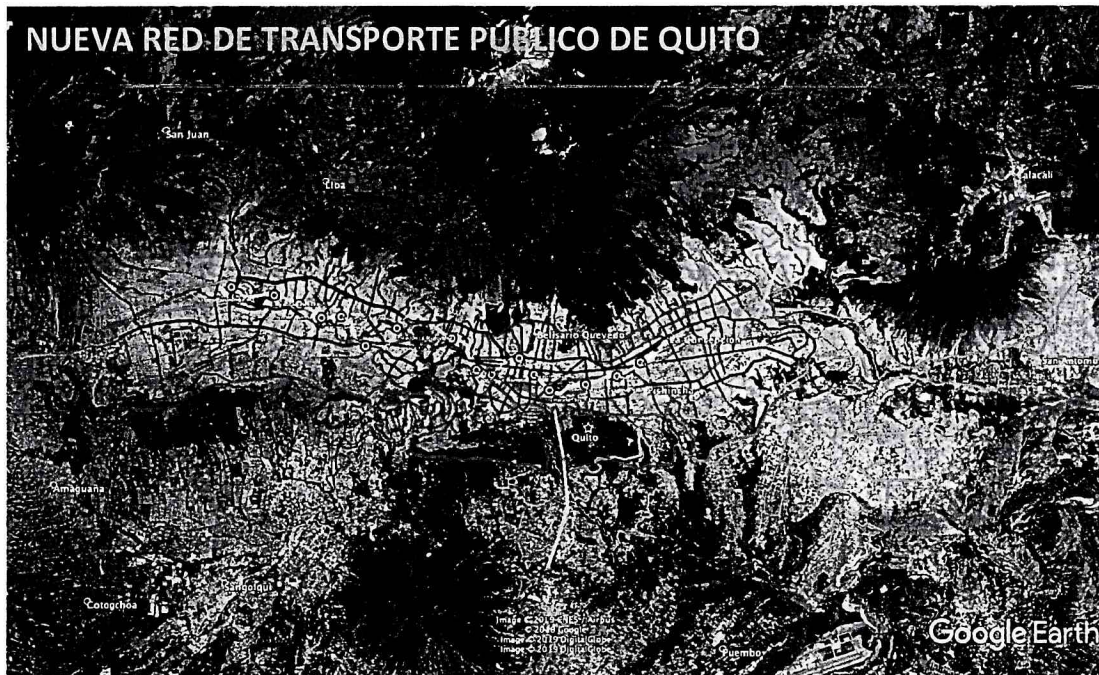


## SUBSISTEMA CONVENCIONAL URBANO: RUTAS COMPLEMENTARIAS



## SUBSISTEMA QUITOCABLES





Para este proceso de reestructuración, se realizará por fases. Tras el trabajo de estudios y creación de modelo, es necesario una etapa de verificación en terreno y una etapa participativa mediante mesas de trabajo con los operadores.

### Estructura y constitución del fideicomiso

La integración del sistema implica la implementación de acciones asociadas con la incorporación de un Sistema Integrado de Recaudo (SIR) que facilite a los usuarios del transporte público la intermodalidad en sus viajes, a través de la formulación de tarifas integradas. La implantación exitosa del SIR no solamente está asociada a la tecnología que pueda usarse, sino también a la estructura, seguridad, y gobernanza del sistema, especialmente en todo lo relacionado a la venta y cobro de pasajes de forma que se fomente la inter-modalidad y se satisfagan las necesidades de los usuarios y de los operadores del transporte público.

Con el objetivo de contar con la estructuración del fideicomiso mercantil a aplicar al sistema Integrado de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito, para administración de los ingresos operacionales, no-operacionales y otros que financian la operación del Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ).

## Propuesta de Estructura Tarifaria

Como antecede en el presente informe, repetidas ocasiones, la aprobación de una estructura tarifaria es necesario para el Distrito Metropolitano de Quito. A continuación, se desarrolla el proyecto de ordenanza con los componentes propios de la misma y componentes de una estructura tarifaria.

### **PROYECTO DE ORDENANZA**

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

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

La Constitución de la República del Ecuador en el segundo inciso del artículo 314 establece que el Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad; y, dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, debiendo establecer su control y regulación.

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

Con Decreto Ejecutivo No. 51, publicado en el Registro Oficial Suplemento No. 17 de 06 de marzo de 1997, se ratificó al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, todas las atribuciones otorgadas mediante Decreto Ejecutivo 3304 promulgado en el Registro Oficial No. 840 de 12 de diciembre de 1995.

Mediante Resolución No- 001-DIR-2003-CNTTT de 22 de enero de 2003, el entonces Consejo Nacional de Tránsito fijó los valores de las tarifas de transporte público en sus diferentes modalidades, cuyo valor a pagar por la prestación del servicio de transporte urbano a nivel nacional fue establecido en veinticinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América (USD. 0,25) por pasajero, disponiendo además el cumplimiento obligatorio de la media tarifa para pasajeros de la tercera edad, personas con discapacidad y estudiantes de niveles primario y secundario; rubro que se mantiene vigente hasta la presente fecha.

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

La transferencia de competencias a los gobiernos municipales y metropolitanos señalada en la Resolución citada; a través del artículo 1 de la Resolución N° 003-CNC-2014 emitida por el Consejo Nacional de Competencias el 22 de septiembre de 2014, fue ratificada en los siguientes términos: *“Se ratifica que la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro del territorio cantonal a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, fue transferida de manera obligatoria y definitiva; (...)”*, estableciéndose adicionalmente en esta resolución que dicha competencia no puede ser devuelta ni rechazada por los gobiernos que la adquirieron.

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

Desde el año 2015, 13 ciudades de las más importantes del país han revisado las tarifas y han fijado nuevos valores. Se resalta que todos los municipios, catalogados como modelo de gestión A según el Consejo Nacional de Competencias, con excepción del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito; han establecido el valor de 30 centavos de dólar de los Estados Unidos de Norteamérica como nueva tarifa a ser cobrada al usuario.<sup>2</sup>

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

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,

---

<sup>2</sup> El Municipio de Loja estableció desde el año 2015 una tarifa de 35 centavos de dólar.

como por las operadoras de transporte intraprovincial. Esta situación ha creado malestar entre los usuarios de transporte de estas modalidades, así como entre los operadores de transporte, debido a que para una misma ruta, actualmente hay 2 valores de tarifa; la una que tiene el incremento autorizado por la Agencia Nacional de Tránsito; y la otra, que mantiene los valores de tarifa desde el año 2003 y que no han sido revisados por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, por lo que, es imprescindible la revisión y reajuste de las tarifas para el servicio de transporte intracantonal combinado y rural del Distrito Metropolitano de Quito.

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

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

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

La implementación del SIT, conlleva implícito la creación y aprobación de una Norma Técnica que se encuentra en su fase final de aprobación. En esta acción previa a la integración, se determinarán algunos aspectos claves para el óptimo funcionamiento del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, como el modo de cobro a través de un medio de pago electrónico y/o tecnológico y tipo de tarifa.

En la Ordenanza Metropolitana No. 201 de 08 de febrero de 2018, se definen varios tipos de tarifa que se detallan a continuación:

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

En el marco del Convenio de Cooperación Técnica no reembolsable suscrito entre la Corporación Andina de Fomento del Banco de Desarrollo de América Latina y el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, se contrató la "Consultoría para la estructuración del modelo tarifario del sistema metropolitano de transporte público de pasajeros de Quito", a través de la Secretaría de Movilidad, en calidad de entidad rectora de las políticas que en materia de transporte terrestre rigen dentro del Distrito. El objetivo de esta consultoría fue establecer el marco conceptual de la política tarifaria, construir la estructura de los costos operacionales y calcular la tarifa técnica referencial para cada modalidad y grupo de servicios integrados del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros (SMTPPQ) en cada una de las etapas de su integración. Por otro lado, la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, contrató el Estudio Técnico para la Implementación de la Primera Línea del Metro de Quito, estudio que realizó Metro Madrid.

Para definir los costos operacionales y la tarifa técnica referencial, la "Consultoría para la estructuración del modelo tarifario del sistema metropolitano de transporte público de pasajeros de Quito" se basó en el levantamiento de información tanto de fuentes primarias así como de fuentes secundarias. Se priorizó la información proporcionada por las operadoras de transporte contrastándola con las encuestas realizadas por el consultor, se efectuó la investigación de costos en el mercado local respecto a vehículos, insumos y repuestos al por mayor y menor, de índices económicos estatales, subsidios al transporte y políticas laborales; y, demás aspectos que inciden en los costos operacionales.

La "Consultoría para la estructuración del modelo tarifario del sistema metropolitano de transporte público de pasajeros de Quito" parte de una revisión de la estructura de costos de los cuatro subsistemas de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito (Metrobús-Q, Intracantonal Urbano, Metro y Cable), con el objetivo de calcular la tarifa técnica de cada uno y sus costos totales anuales. La tarifa técnica de cada subsistema corresponde al valor medio por viaje que es requerido para cubrir la remuneración de los operadores y agentes que participan en el servicio. Mientras la tarifa técnica de un viaje, que comprende varias etapas, (ejemplo: Metro + Metrobús-Q), será la suma de los costos de cada una de las etapas.

Como parte del análisis de política tarifaria, la "Consultoría para la estructuración del modelo tarifario del sistema metropolitano de transporte público de pasajeros de Quito" recomienda aplicar una tarifa plana o única o una tarifa variable con cobro por transferencias, descartándose otros esquemas como tarifa variable o por recorrido o por zona. La justificación de esta recomendación está basada en las inversiones adicionales que se requieren y los retos en la implementación/fiscalización que involucran las últimas dos opciones.

En consideración a las anteriores conclusiones, se desarrolló una ecuación de equilibrio donde se debe cumplir:

Costos + Amortización de inversiones = Ingresos (Recaudo, Otros) + Subsidios

Adicionalmente, la "Consultoría para la estructuración del modelo tarifario del sistema metropolitano de transporte público de pasajeros de Quito", analizó escenarios donde los subsidios se otorgarían para: la compra de flota de Metrobús-Q y Metro, infraestructura, y/o para cubrir la remuneración del Sistema Inteligente de Transporte (Recaudo, Control de Flota e Información al usuario).

Debe tenerse en cuenta que las inversiones a amortizar varían por subsistema. Es decir, para el subsistema Intracantonal Urbano se incluye la inversión inicial en el bus, mientras que en el Metro, Metrobús-Q y Cable las inversiones en infraestructura no hacen parte de los elementos a remunerar mediante la tarifa.

Finalmente, la "Consultoría para la estructuración del modelo tarifario del sistema metropolitano de transporte público de pasajeros de Quito", desarrolló simulaciones para determinar los valores de tarifa plana y de tarifa por transferencia que permitan obtener los ingresos por recaudo. En esta etapa se desarrollaron varias simulaciones que permitieran evaluar y determinar las tarifas.

El análisis también incluyó un nivel de tarifa plana, donde hay un solo cobro al inicio del viaje y las transferencias son a costo 0. Si bien este esquema simplificaría la implementación del sistema de recaudo, la tarifa a cobrar es superior a la tarifa base en un esquema donde se cobra la segunda etapa de viaje (transferencia), afectando de esta manera al 70% de la población que realiza su viaje en una sola etapa.

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

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

El Informe Técnico presentado por la Secretaría de Movilidad, establece que el 73% de la población usa el transporte público como modo de movilización motorizado, por lo que

mejorar y ordenar el Sistema de Transporte Público del DMQ, supone realizar mejoras en beneficio de la mayoría de la población. En la actualidad, en el subsistema Convencional se realizan un millón seiscientos mil viajes; y, en el Subsistema Metrobús-Q, un millón de viajes, en un día laborable, estos son datos importantes en una población de 2'861.108 habitantes, por lo que es prioritario generar medidas orientadas a mejorar el servicio, en función de las necesidades de los usuarios del transporte público, así como para propiciar el incremento de la población que use el transporte público, en detrimento del uso de vehículo particular.

En el informe de la Secretaría de Movilidad, se determina que los viajes diarios realizados en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, son efectuados en un 70% en una etapa o transferencia, el 25% en dos etapas o transferencias; y, el 5% en tres o más etapas o transferencias.

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

Esta tarifa contempla que el usuario del transporte público integrado, pagará un valor adicional a la tarifa base por realizar una o varias transferencias o transbordos en los diferentes subsistemas de transporte, en una ventana de tiempo determinada<sup>3</sup>, que para el caso de la presente Ordenanza ha sido definida en noventa minutos.

La tarifa variable o por transferencias constituye una alternativa que beneficia tanto a la población que realiza un viaje sin transferencias, al establecer una tarifa menor que la tarifa plana por viaje monoperador; como a la población que efectúa su viaje con una o más transferencias, viaje multioperador. Esta tarifa no supera los valores que actualmente pagan los usuarios que realiza más de una transferencia para llegar a su destino final, salvo los casos de transferencia dentro del Subsistema Metrobús Q.

Uno de los productos de la Consultoría contratada por la Secretaría de Movilidad fue la determinación de la tarifa técnica para el subsistema convencional o intracantonal urbano en su situación actual y otra tarifa técnica cumpliendo con lo establecido en las Leyes, Reglamentos, Ordenanzas y Resoluciones en materia de transporte público de pasajeros. La tarifa técnica obtenida en la situación actual con base a los egresos que se producen por la operación de un servicio de transporte (costos variables + costos fijos + costos de capital) es superior a la tarifa media vigente a la fecha que no ha sido modificada desde el año 2003. Con el objeto de que la operación del subsistema convencional sea sostenible, la Secretaría de Movilidad propone el incremento de la tarifa al usuario, en una primera fase de USD. \$ 0,25 a USD. \$ 0,35. Esta tarifa propuesta entrará en vigencia a partir del 01 de julio de 2019 y tendrá validez para el subsistema convencional así como para el Subsistema

---

<sup>3</sup> Tiempo suficiente para que una persona realice su viaje completo.



Metrobús-Q. La aprobación de esta tarifa estará sujeta al cumplimiento por parte de los operadores de transporte y Metrobús-Q del Plan de Fortalecimiento del Servicio de Transporte Público que la Secretaría de Movilidad expida para el efecto y a lo dispuesto en la Ordenanza No. 201.

Finalmente, con el objetivo de contar con un sistema integrado de recaudo dentro del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, con la entrada en operación de la Primera Línea del Metro de Quito, la Secretaría de Movilidad ha planteado una primera fase de integración entre el Metro de Quito y Metrobús-Q, en una segunda fase se integrarían los dos subsistemas con el subsistema Convencional y una tercera fase de integración de los tres subsistemas nombrados con el subsistema Quito Cables u otros que se incorporaren.

Para definir las tarifas técnicas de cada una de las fases de integración, en la Consultoría contratada se cuantificaron el número de viajes que se efectúan en cada uno de los subsistemas que se integran en un período de tiempo y se multiplican por la tarifa técnica obtenida para cada subsistema. La tarifa técnica se obtiene dividiendo el costo total de los viajes en el Distrito Metropolitano de Quito para el número de viajes totales que se realizan. Este valor obtenido es la tarifa técnica plana de integración de los subsistemas que se integren, tarifa con un costo por transferencia 0.

La tarifa técnica con un costo por transferencia se obtiene a partir de los cálculos realizados para una tarifa plana; es decir, se 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 costo por transferencia debe ser un valor asequible para los usuarios que realizan un viaje con varias etapas (30% de los usuarios de transporte de la ciudad de Quito), y que en muchos casos son quienes viven en zonas más alejadas con un perfil menor de ingresos.

Por las razones expuestas en los párrafos anteriores, la Secretaría de Movilidad propone la tarifa con pago por transferencia considerando una ventana de tiempo para trasbordos de 90 minutos, este periodo se considera suficiente con base en los resultados de tiempo de viaje promedio compilados por el estudio de factibilidad de la Primera Línea de Metro, realizado por Metro de Madrid. El pago por transferencia se realizará únicamente en el primer trasbordo, el segundo y siguientes trasbordos dentro de la ventana de tiempo referida tendrá un costo por transferencia 0.

Respecto de las tarifas correspondientes al Subsistema Convencional Intracantonal Rural y Combinado, los estudios que para el efecto ha realizado la Secretaría de Movilidad, junto con las socializaciones que se han llevado a cabo entre los operadores de transporte público en este subsistema y sus usuarios, han determinado la necesidad del incremento de la tarifa en un 20% en relación con la tarifa que actualmente rige.

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

## EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

### CONSIDERANDO:

- Que,** la Constitución de la República establece en su artículo 47 que el Estado garantizará políticas de prevención de las discapacidades y, de manera conjunta con la sociedad y la familia, procurará la equiparación de oportunidades para las personas con discapacidad y su integración social, señalando en el numeral 3 ibídem que: *“Se reconoce a las personas con discapacidad, los derechos a: (...) 3. Rebajas en los servicios públicos y en servicios privados de transporte y espectáculos.”*;
- Que,** la Constitución establece en su artículo 66 numeral 25 que se reconoce y garantiza a las personas: *“25. El derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato, así como a recibir información adecuada y veraz sobre su contenido y características”*;
- Que,** el artículo 226 de la Norma Máxima prevé que *“las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución.”*;
- Que,** el artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador en sus numerales 3 y 6, manifiesta que los gobiernos municipales tendrán, entre otras, las competencias exclusivas de *“Planificar, construir y mantener la viabilidad urbana;”* y *“Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”*;
- Que,** el artículo 266 de la Constitución establece que los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables, y en el ámbito de sus

competencias y territorio y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas distritales”;

**Que,** el artículo 314 de la Constitución de la República determina que *“El Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad. El Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, y establecerá su control y regulación”*;

**Que,** el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD, en el literal b) de su artículo 54, prevé como función del gobierno descentralizado municipal el *“diseñar e implementar políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio, en el marco de sus competencias constitucionales y legales”*. En el artículo 55 literales e) y f) de la norma ibídem establecen como competencia exclusiva del gobierno autónomo descentralizado municipal, *“crear, modificar, exonerar o suprimir mediante ordenanzas, tasas, tarifas y contribuciones especiales de mejoras;”* y, *“planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción”*; en concordancia con lo previsto en el literal a) del artículo 57, que como atribución del concejo municipal prevé *“El ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado municipal, mediante la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones”*;

**Que,** el artículo 84 literal q) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, confiere a los Gobiernos de los Distritos Autónomos Metropolitanos, la competencia exclusiva para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre dentro de su circunscripción territorial;

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

**Que,** la Ley Orgánica de Discapacidades en su artículo 71 inciso primero dispone: *“Art. 71.- Transporte público y comercial.- Las personas con discapacidad pagarán una tarifa preferencial del cincuenta por ciento (50%) de la tarifa regular en los servicios de transporte terrestre público y comercial, urbano, parroquial o interprovincial; así como, en los servicios de transporte aéreo nacional, fluvial, marítimo y ferroviario. Se prohíbe recargo alguno en la tarifa de transporte por*

*concepto del acarreo de sillas de ruedas, andaderas, animales adiestrados u otras ayudas técnicas de las personas con discapacidad.”*

- Que,** el artículo 3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial –LOTTTSV, determina que el Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas;
- Que,** la LOTTTSV en el primer inciso de su artículo 30.4 señala que: *“Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar”;*
- Que,** los literales a), c) y h) del artículo 30.5 de la LOTTTSV establecen que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán entre sus competencias: *“a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal; (...) c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector; (...) h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector”;*
- Que,** de igual forma la LOTTTSV establece en su artículo 48 que *“en el transporte terrestre, gozarán de atención preferente las personas con discapacidades, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niñas, niños y adolescentes, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de esta Ley. Se establecerá un sistema de tarifas diferenciadas en la transportación pública en beneficio de niñas, niños y adolescentes, personas con discapacidad, adultas y adultos mayores de 65*

años de edad. El reglamento a la presente Ley determinará el procedimiento para la aplicación de tarifas”;

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

**Que,** el artículo 201 de la mencionada Ley Orgánica determina que los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros tienen derecho a: “*a) Ser transportados con un adecuado nivel de servicio, pagando la tarifa correspondiente; (...) e) Que se respete las tarifas aprobadas, en especial la de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad; y, f) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos*”;

**Que,** el artículo 46 del Reglamento para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, señala que: “*Tendrán derecho a las tarifas preferenciales:*

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

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

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

*b) Que lo utilicen de lunes a viernes.*

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

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

4. *Las personas mayores de 65 años que acrediten su condición mediante la presentación de la cédula de ciudadanía o documento que lo habilite como tal, pagarán una tarifa preferencial del 50% en todo el transporte terrestre. En todos los casos, el servicio prestado será en las mismas condiciones que los demás pasajeros que pagan tarifa completa”.*

- Que,** el numeral 1 del artículo 60 del Reglamento a la LOTTTSV determina que el servicio de transporte Intracantonal es el que opera dentro de los límites cantonales, pudiendo ser un servicio urbano (entre parroquias urbanas), servicio rural (entre parroquias rurales) o servicio combinado (entre parroquias urbanas y rurales);
- Que,** mediante Resolución N° 001-DIR-2003-CNTTT de 22 de enero de 2003, el ex Consejo Nacional de Tránsito fijó los valores de las tarifas de transporte público en sus diferentes modalidades, cuyo valor a pagar por la prestación del servicio de transporte urbano a nivel nacional fue establecido en veinticinco (0,25) centavos de dólar de los Estado Unidos de América por pasajero, disponiendo además el cumplimiento obligatorio de la media tarifa para pasajeros de la tercera edad, personas con discapacidad y estudiantes de niveles primario y secundario, rubros que no han sido revisados ni actualizados por el Gobierno Nacional hasta la presente fecha;
- Que,** el 26 de abril de 2012 el Consejo Nacional de Competencias emite por disposición constitucional la Resolución No. 006-CNC-2012, en la cual se ratifica que los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales tendrán a su cargo la planificación, regulación y control de tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial, en los términos establecidos en la referida resolución y de conformidad a los modelos de gestión previstos en ella;
- Que,** el artículo 17 numeral 7 de la referida Resolución señala que en el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados municipales, al amparo de la regulación nacional, emitir normativa técnica local para entre otras, *“Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre en sus diferentes modalidades de servicio de acuerdo a la política tarifaria nacional emitida por el ministerio rector”*;
- Que,** el Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución No. 003-CNC-2014, aclaratoria de la Resolución No. 006-CNC-2012 de 22 de septiembre de 2014, dispone en el artículo 1: *“Se ratifica que la competencia de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro del territorio cantonal a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, fue*

*transferida de manera obligatoria y definitiva, contemplando modelos de gestión diferenciados y cronogramas de implementación, (...) por tanto, la competencia no puede ser devuelta ni rechazada por ningún gobierno autónomo descentralizado municipal.”;*

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

**Que,** la Ordenanza Metropolitana 0194 de fecha 13 de marzo de 2012, establece en su artículo 1, que: *“El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros constituye el conjunto de componentes y/o elementos que, interrelacionados y en el marco del ordenamiento jurídico nacional, permiten al Distrito metropolitano de Quito garantizar y promover a sus vecinos, vecinas y visitantes, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros, en condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad y calidad dentro de su territorio(...)”;*

**Que,** el numeral 2 del artículo 3 de la referida Ordenanza, señala que el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros se organiza en cuatro subsistemas, el subsistema de transporte masivo de pasajeros denominado “Metro de Quito”, el subsistema de transporte colectivo de pasajeros en corredores viales exclusivos denominado “Metrobús-Q”; Subsistema de transporte colectivo en rutas y frecuencias, denominado “Transporte Convencional”; y, el Subsistema de transporte público de pasajeros por cable, denominado “Quito Cables”, éste último incorporado mediante Ordenanza Metropolitana No. 060 sancionada el 07 de mayo del 2015.”;

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

*Metropolitano de Quito, introducir medidas económicas y técnicas, administrativas y operativas, que contribuyan a la atención prioritaria de grupos vulnerables, con ocasión de la prestación del servicio de transporte público de pasajeros;”*

**Que,** el artículo 11 numeral 1 de la Ordenanza Metropolitana 194 citada, señala que en el marco del ordenamiento jurídico nacional y metropolitano y en consulta con la máxima autoridad administrativa del Distrito Metropolitano de Quito, y los restantes Participantes del Sistema, le corresponde a la Secretaría responsable de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, la determinación de las políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

**Que,** el artículo 12 ibídem señala además que es competencia de la Secretaría responsable de la Movilidad la evaluación del cumplimiento de las políticas y normativa, que se hubieren fijado para el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, sin perjuicio de su función de supervisión programática de la gestión en materia de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito;

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

**Que,** el artículo 5 de la mencionada Ordenanza Metropolitana 0201, dice: *“De la Estructura Tarifada.- La estructura o régimen tarifado al que se sujetarán los usuarios por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros dentro del Distrito Metropolitano de Quito, será el determinado por el Concejo Metropolitano, en ejercicio de sus facultades, el mismo que dispondrá el valor por concepto de tarifa, forma de cobro, mecanismos de integración y distribución de los ingresos producto del recaudo, conforme los principios, objetivos y conceptos contenidos en los ad-Mulos siguientes, cuya aplicación será obligatoria por parte de los operadores que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros”;*

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



*Subsistemas de Transporte Público de Pasajeros, se especificará el tipo de tarifa conforme el siguiente esquema:*

- a. Tarifa plana o única*
- b. Tarifa variable por distancia de recorrido*
- c. Tarifa variable por etapas o transferencias*
- d. Tarifa por zona*

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

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

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

**Que,** la Disposición Transitoria Segunda de la Ordenanza Metropolitana No. 201 ordenó que *“Dentro de los noventa (90) días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, la Secretaría de Movilidad, con la información proporcionada por las entidades metropolitanas que forman parte del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, pondrá a consideración de la Comisión de Movilidad la estructura tarifada a ser aplicada en el DMQ que incluya la forma de integración, cobro y distribución de ingresos, así como el cronograma de implementación, y la seguridad social de todos los trabajadores del sistema. En la definición de esta estructura, se priorizará la aplicación de una tarifa plana para todos los Subsistemas de Transporte Público Intracantonal urbano, para una fácil comprensión, aceptación y adopción del nuevo sistema de transporte público por parte los usuarios.*

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

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

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

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

#### **EXPIDE LA SIGUIENTE:**

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

#### **TÍTULO I**

#### **OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN**

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

**Artículo 2.- Ámbito:** Las disposiciones contenidas en la presente Ordenanza son de cumplimiento obligatorio por parte de los órganos y entidades metropolitanas que forman parte del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros y de cada Subsistema que lo conforma, en el ámbito de sus competencias. Se sujetarán también a las disposiciones de la presente Ordenanza, los usuarios del servicio de transporte público, las Operadoras autorizadas y su respectivo personal administrativo y operativo, en los ámbitos

intracantonal urbano, intracantonal rural e intracantonal combinado del Distrito Metropolitano de Quito.

## **TÍTULO II**

### **ESTRUCTURA TARIFARIA**

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

#### **CAPÍTULO I**

#### **FORMA DE INTEGRACIÓN**

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

**Artículo 4.- Fase Previa a la Integración:** Previo a la ejecución del proceso de integración del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, en las fases que correspondan; los Subsistemas “Transporte Convencional” y “Metrobús-Q”, cumplirán de manera obligatoria las condiciones de optimización operativas y laborales.

**Artículo 5.- Condiciones de Optimización Operativas y Laborales:** La entidad metropolitana encargada de la movilidad; y, la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito o quienes hagan sus veces, en el marco de sus competencias, a través de controles periódicos supervisarán el estado físico y mecánico de las unidades de los subsistemas de “Transporte Convencional” y “Metrobús-Q”; el buen trato y servicio que brinden al usuario; así como, los estándares y niveles de operación y estándares ambientales.

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

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

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

Además de verificar lo previsto en los incisos precedentes, la entidad metropolitana encargada de la movilidad; y, la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito o quienes hagan sus veces, verificarán el cumplimiento de la normativa laboral vigente, y la implementación de sistemas inteligentes de transporte.

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

Se comprobará la implementación de sistemas inteligentes de transporte, a través de la revisión a cada unidad de las operadoras, la instalación de contadores de pasajeros, medidores de velocidad y ubicación a través de un sistema de posicionamiento global (GPS) y demás sistemas inteligentes que la autoridad metropolitana competente disponga.

Para el Subsistema “Metrobús-Q”, la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito o quien haga sus veces, verificará en el plazo establecido para el efecto, que se cumpla con la reestructuración del modelo de contratación de los servicios de las unidades de alimentación del sistema de transporte, el mejoramiento de la infraestructura mediante la organización de la gestión y modelo de inversión privada, la incorporación tecnológica para el control de la operación, la modernización de la flota y optimización de la operación, la estrategia de cambio cultural de personal de la empresa y de usuarios mediante difusión y aplicación de buenas prácticas, la optimización de la estructura empresarial, la evaluación financiera de las medidas adoptadas, la reestructuración operativa en función del inicio de operación del Metro de Quito, el sistema de información al usuario, el manejo óptimo de la flota mediante sistemas tecnológicos y el punto de equilibrio financiero.

**Artículo 6.- Acciones previas a la Fase Primera de Integración:** Para la aplicación del Plan de Mejoramiento propuesto para el Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito, se realizará la contratación para la implementación, operación y mantenimiento del Sistema Integrado de Recaudo (SIR), se expedirá la Norma Técnica de Quito (estructura del medio de pago) y se creará la Autoridad Única de Transporte, entidad independiente adscrita a la Secretaría de Movilidad, que tendrá a su cargo de manera específica la administración del sistema de transporte público de pasajeros del DMQ.

**Artículo 7.- Fase Primera de Integración:** Cumplida en su integridad la Fase Previa a la Integración, se integrarán operacional y tarifariamente los subsistemas “Metrobús-Q” (Corredores BRT) y la Primera Línea de Metro de Quito. En esta fase se implementará el Sistema de Recaudo para los dos subsistemas, así como, se creará la Central de Recaudo Global del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, basados en la Norma Técnica de Quito. Esta fase se implementará cuando inicie la operación de la Primera Línea del Metro de Quito.

**Artículo 8.- Fase Segunda de Integración:** Se integrará al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, el Subsistema de “Transporte Convencional Urbano”. Esta fase se ejecutará luego del cumplimiento de la Primera Fase de Integración. En esta fase, de acuerdo al cronograma establecido para el efecto, indicado en el Art. 17 de esta Ordenanza, se aplicará la reestructuración de rutas del Subsistema de “Transporte Convencional Urbano”.

**Artículo 9.- Fase Tercera de Integración:** Otros subsistemas metropolitanos que se integren.

## **CAPÍTULO II FORMA DE COBRO**

**Artículo 10.- Tarifa:** La tarifa por el uso del servicio del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, será la siguiente:

<b>FASE</b>	<b>SUBSISTEMA</b>	<b>TARIFA</b>	<b>COSTO POR TRANSFERENCIA</b>
<b>FASE PREVIA A LA INTEGRACIÓN</b>	CONVENCIONAL	0.35	NA
	METROBÚS-Q	0.35	NA
<b>FASE PRIMERA DE INTEGRACIÓN</b>	CONVENCIONAL*	0.35	NA
	METROBÚS-Q	0.45	+ 0.25
	METRO DE QUITO	0.45	+ 0.25
<b>FASE SEGUNDA DE INTEGRACIÓN</b>	METROBÚS-Q	0.45	+ 0.25
	METRO DE QUITO	0.45	+ 0.25
	CONVENCIONAL	0.45	+ 0.25
<b>FASE TERCERA DE INTEGRACIÓN</b>	METROBÚS-Q	0.45	+ 0.25
	METRO DE QUITO	0.45	+ 0.25
	CONVENCIONAL	0.45	+ 0.25

	OTROS SUBSISTEMAS	POR DEFINIR	POR DEFINIR
--	----------------------	-------------	-------------

\*El subsistema de "Transporte Convencional", no se integra con los subsistemas "Metrobús-Q" y "Metro de Quito" en la Fase Primera de Integración, solo mantiene la tarifa de 35 centavos de dólar.

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

**Artículo 11.- Tarifa Preferencial:** La tarifa preferencial a aplicarse en todo el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, será el cincuenta por ciento de las tarifas establecidas en el artículo precedente, para el grupo establecido en el artículo 13 de la Ordenanza Metropolitana No. 201 sancionada el 08 de febrero de 2018. Cuando la tarifa corresponda a 35 centavos de dólar, la tarifa preferencial será de 17 centavos de dólar. En el caso de la tarifa integrada de 45 centavos, la tarifa preferencial será de 22 centavos de dólar; y, para el costo de la tarifa adicional por transferencia de 25 centavos, la tarifa preferencial será de 12 centavos de dólar.

Para las personas con discapacidad se establecerá la tarifa preferencial de diez centavos de dólar de los Estados Unidos de Norteamérica conforme lo establecido en el artículo 1 de la Ordenanza Metropolitana No. 054 sancionada el 01 de abril de 2015. En caso de transferencias, se establece la tarifa preferencial de 5 centavos de dólar.

**Artículo 12.- Tarifa intracantonal rural y combinada:** Por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, en el ámbito intracantonal rural e intracantonal combinado del Distrito Metropolitano de Quito, los usuarios deberán cancelar tarifas variables por distancia de recorrido, conforme el siguiente detalle:

RUTAS	TRAMOS	Tarifas
Marín - Conocoto-La Salle - Amaguaña	Marín - Conocoto-La Salle - Amaguaña	\$ 0,52
	Marín - Conocoto	\$ 0,34
	Marín - Cuarteles	\$ 0,36
	Marín - Yanahuaico	\$ 0,42
Marín-San Pedro de Taboada-Cuarteles	Marín-San Pedro de Taboada-Cuarteles	\$ 0,50
	Marín - San Pedro	\$ 0,42
	Marín - La Paz	\$ 0,36
Marín-Hospital INFA-Ontaneda Alta	San Juan-Conocoto-Autopista-Marín	\$ 0,42
	Conocoto-Autopista-Marín	\$ 0,34

	Ontaneda-Conocoto-Puengasí-Marín	\$ 0,48
	Conocoto-Puengasí-Marín	\$ 0,34
	Administración Zonal Los Chillos -Marín	\$ 0,42
	Conocoto-Marín	\$ 0,34
Dean Bajo-6 de Junio- Conocoto - Armenia - El Girón	Dean Bajo-6 de junio-Conocoto - Armenia - El Girón	\$ 0,48
	6 de junio-Conocoto - Armenia - El Girón	\$ 0,48
	Armenia - El Girón	\$ 0,42
El Girón - La Merced	El Girón - La Merced	\$ 0,58
	Alangasí - El Girón	\$ 0,50
	Tingo - El Triángulo	\$ 0,42
	Autopista Rumiñahui- El Girón	\$ 0,36
Marín - La Merced	Marín - Puente 2	\$ 0,30
	Marín - Puentes 3 al 9	\$ 0,34
	Marín - San Rafael - Triángulo	\$ 0,34
	Marín - La Recta	\$ 0,34
	Marín - El Tingo	\$ 0,34
	Marín - Angamarca	\$ 0,34
	Marín - Alangasí	\$ 0,42
	Marín - la Merced	\$ 0,48
	La Merced - Puentes 7 al 3	\$ 0,39
	La Merced - Triángulo /Puente 8	\$ 0,30
	Praderas - La Merced	\$ 0,34
	Praderas - Alangasí hasta el Puente 8	\$ 0,42
	Praderas - Puentes 7 al 3	\$ 0,48
	Praderas - Puente 2	\$ 0,60
	Ilaló - La Merced	\$ 0,30
	Ilaló - El Tingo hasta el Puente 8	\$ 0,34
	Ilaló - Puentes 7 al 3	\$ 0,39
	Ilaló - Puente 2	\$ 0,57
	La Merced - Puente 2	\$ 0,48
	Alangasí - Puentes 7 al 3	\$ 0,34
Marín - Las Palmeras	Palmeras - Alangasí	\$ 0,30
	Palmeras - El Tingo hasta el Puente 8	\$ 0,34
	Palmeras - Puentes 7 al 3	\$ 0,48
	Palmeras - Puente 2	\$ 0,57
	La Cocha - El Triángulo Puente 8	\$ 0,30

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



	Otón	\$ 0,60
	La Victoria	\$ 0,30
	Sta. Mónica	\$ 0,30
	Bello Horizonte	\$ 0,36
IGUIÑARO	Checa	\$ 0,30
	Yaruquí	\$ 0,30
	Pifo	\$ 0,42
	Puembo	\$ 0,42
	Tumbaco	\$ 0,57
	Cumbayá	\$ 0,66
	Quito	\$ 1,02
CHECA	Yaruquí	\$ 0,30
	Pifo	\$ 0,42
	Puembo	\$ 0,42
	Tumbaco	\$ 0,57
	Cumbayá	\$ 0,66
	Miravalle	\$ 0,78
	Quito	\$ 0,93
YARUQUÍ	Pifo	\$ 0,30
	Puembo	\$ 0,30
	Tumbaco	\$ 0,42
	Cumbayá	\$ 0,50
	Miravalle	\$ 0,57
	Quito	\$ 0,81
PIFO	Puembo	\$ 0,30
	Tumbaco	\$ 0,30
	Cumbayá	\$ 0,36
	Miravalle	\$ 0,50
	Quito	\$ 0,66
PUEMBO	Tumbaco	\$ 0,30
	Cumbayá	\$ 0,36
	Miravalle	\$ 0,50
	Quito	\$ 0,66
TUMBACO	Cumbayá	\$ 0,30
	Miravalle	\$ 0,30
	Quito	\$ 0,45
CUMBAYÁ	Miravalle	\$ 0,30
	Quito	\$ 0,34

MIRAVALLE	Quito	\$ 0,30
TANDA	Quito	\$ 0,36
COMUNA	Quito	\$ 0,45
CUSUBAMBA	Monteserrín	\$ 0,30
	Caldera	\$ 0,30
	Ascázubi	\$ 0,30
	La Esperanza	\$ 0,30
	Quinche	\$ 0,36
	Quito – Guayllabamba	\$ 0,66
	Quito – Cocotog	\$ 0,42
	Floresta - Cumbayá	\$ 0,30
Ofelia - Calacalí	Ofelia – Calacalí	\$ 0,65
	Cotocollao – Calacalí	\$ 0,50
	Pomasqui – Calacalí	\$ 0,36
	San Antonio – Calacalí	\$ 0,30
Ofelia- La Pampa	Ofelia- La Pampa	\$ 0,48
	Cotocollao - La Pampa	\$ 0,42
	Pomasqui - La Pampa	\$ 0,30
Ofelia- Pomasqui	Ofelia- Pomasqui	\$ 0,36
	Cotocollao – Pomasqui	\$ 0,30
Ofelia - San Antonio	Ofelia - San Antonio	\$ 0,48
	Cotocollao - San Antonio	\$ 0,42
	Pomasqui - San Antonio	\$ 0,30
Caspigasí-Miraflores- Panecillo		\$ 0,58
	Caspigasí - San Carlos	\$ 0,50
	Caspigasí – Pomasqui	\$ 0,36
	Caspigasí - San Antonio	\$ 0,30
	San Antonio - San Carlos	\$ 0,42
	Miraflores – Condado	\$ 0,30
	Miraflores – Pomasqui	\$ 0,36
	Miraflores - San Antonio	0,48

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

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

**RUTA INTRACANTONAL COMBINADA SERVICIO ESPECIAL AL AEROPUERTO DE QUITO DESDE EL TERMINAL TERRESTRE CARCELÉN**

Terminal Terrestre Carcelén	Luis Vaccari (Ingreso a Carapungo)	\$ 0,50
Terminal Terrestre Carcelén	Calle Guarderas (Ingreso a Calderón)	\$ 0,75
Terminal Terrestre Carcelén	San Miguel del Común	\$ 1,00
Terminal Terrestre Carcelén	Oyacoto (Peaje)	\$ 1,25
Terminal Terrestre Carcelén	Vía a Collas	\$ 1,50
Terminal Terrestre Carcelén	Terminal NAIQ	\$ 2,00

**RUTA INTRACANTONAL COMBINADA SERVICIO ESPECIAL AL AEROPUERTO DE QUITO DESDE LA ESTACIÓN MICROREGIONAL RÍO COCA**

Río Coca	Cumbayá	\$ 0,50
Río Coca	Tumbaco	\$ 0,75
Río Coca	La Y de Puenbo	\$ 1,00
Río Coca	Pifo	\$ 1,25
Río Coca	Tababela	\$ 1,50
Río Coca	Aeropuerto	\$ 2,00
Cumbayá	Tumbaco	\$ 0,50
Cumbayá	La Y de Puenbo	\$ 0,75
Cumbayá	Pifo	\$ 1,00
Cumbayá	Tababela	\$ 1,25
Cumbayá	Aeropuerto	\$ 1,50
Tumbaco	La y de Puenbo	\$ 0,50
Tumbaco	Pifo	\$ 0,75
Tumbaco	Tababela	\$ 1,00
Tumbaco	Aeropuerto	\$ 1,25
La Y de Puenbo	Pifo	\$ 0,50
La Y de Puenbo	Tababela	\$ 0,75
La Y de Puenbo	Aeropuerto	\$ 1,00
Pifo	Tababela	\$ 0,50
Pifo	Aeropuerto	\$ 0,75
Tababela	Aeropuerto	\$ 0,50

**RUTA INTRACANTONAL COMBINADA SERVICIO ESPECIAL AL AEROPUERTO DE QUITO DESDE LA TERMINAL TERRESTRE QUITUMBE**

Terminal Terrestre Quitumbe	Quicentro Sur	\$ 0,25
Terminal Terrestre Quitumbe	Puente de Guajaló	\$ 0,25

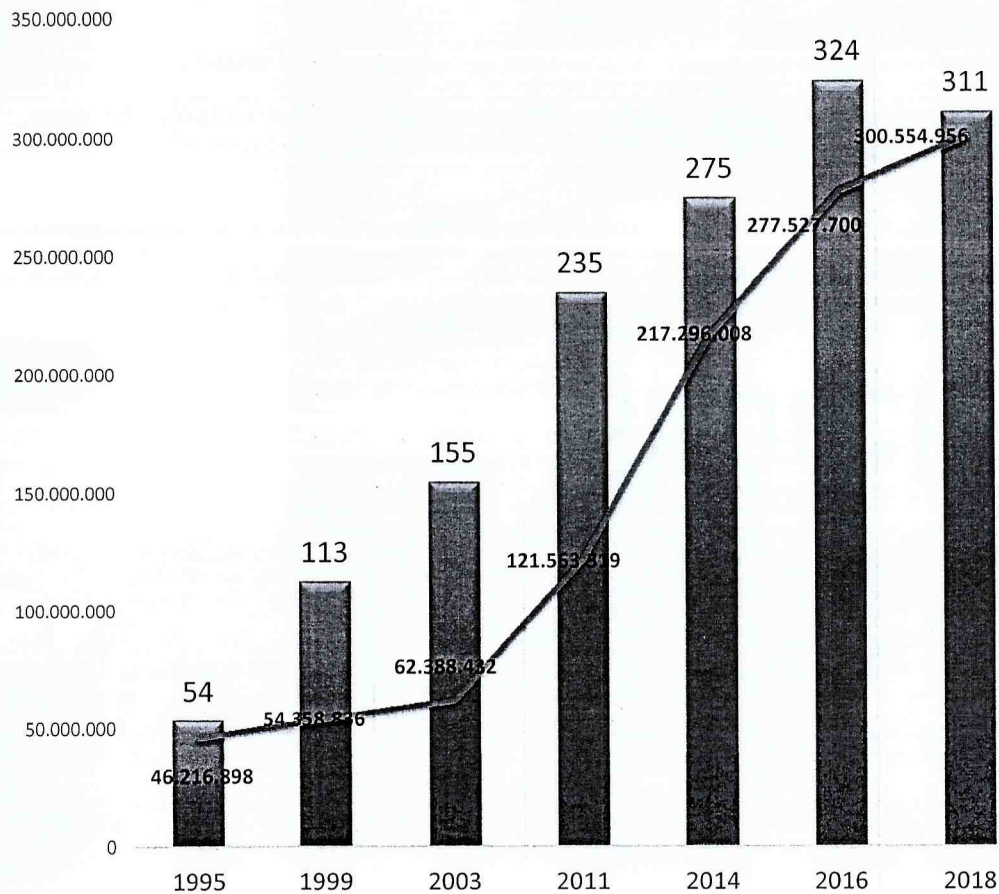
Terminal Terrestre Quitumbe	Puengasí	\$ 0,50
Terminal Terrestre Quitumbe	Gral. Rumiñahui	\$ 0,50
Terminal Terrestre Quitumbe	Cumbayá	\$ 0,50
Terminal Terrestre Quitumbe	Tumbaco	\$ 1,00
Terminal Terrestre Quitumbe	Y de Puenbo	\$ 1,00
Terminal Terrestre Quitumbe	Pifo	\$ 1,25
Terminal Terrestre Quitumbe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

# Situación Flota

enero 2019

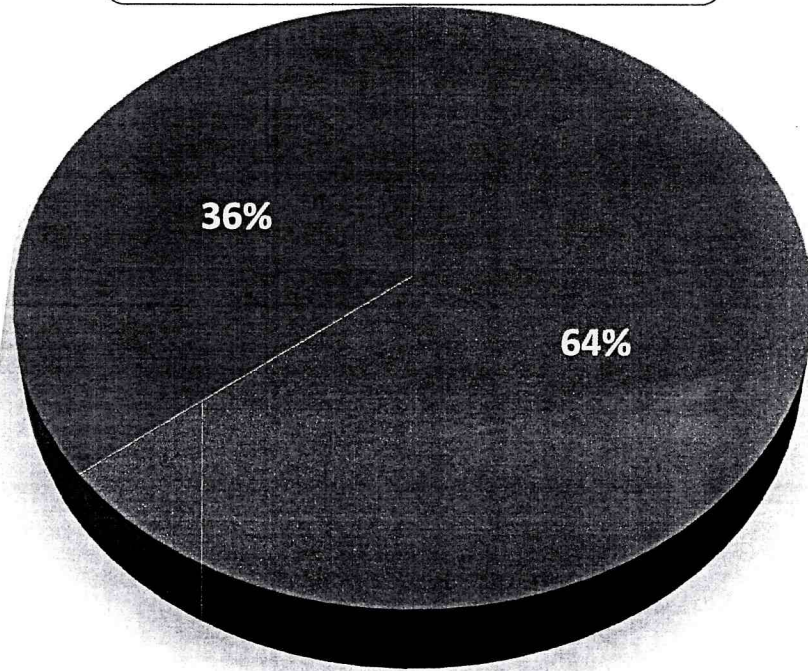
4

# Evolución



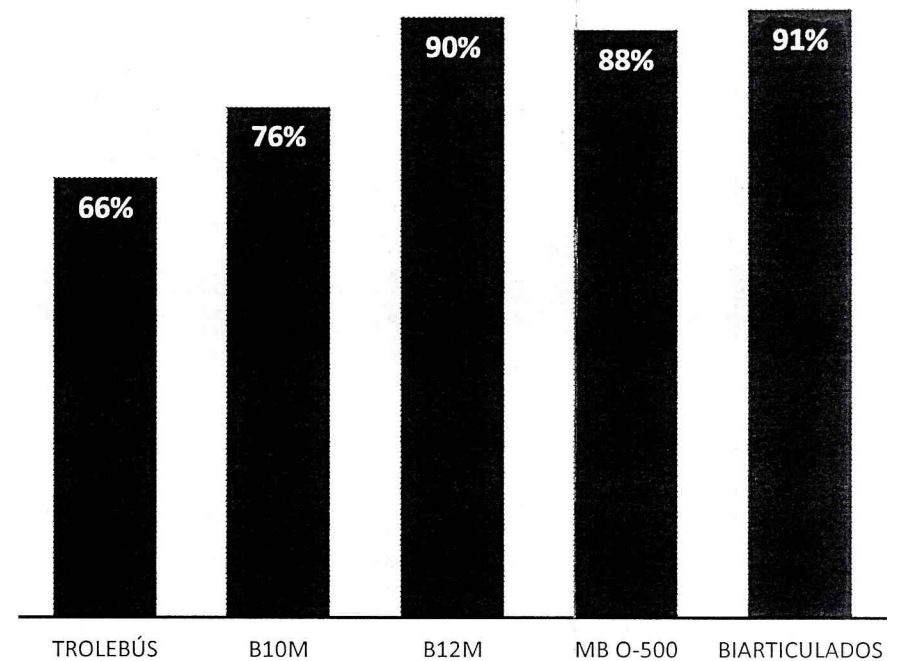
- 1995**
  - Inicio de operación 54 trolebús flota 1
- 1999**
  - Incorporación 59 trolebús flota 2
- 2003**
  - Incorporación 42 B10 flota Ecobús
- 2011**
  - Incorporación 80 Flota B12
- 2014**
  - Incorporación 40 Flota Mercedes Benz
- 2016**
  - Incorporación 80 Flota Biarticulados
  - Baja de 26 trolebús, 5 Ecobús (Estudio EPN)
- 2018**
  - Baja de 8 trolebús (avería diferencial), 5 Ecobús (avería chasis)

### Edad



111 unidades 16-23 años  
200 unidades <15 años  
Total: 311 unidades

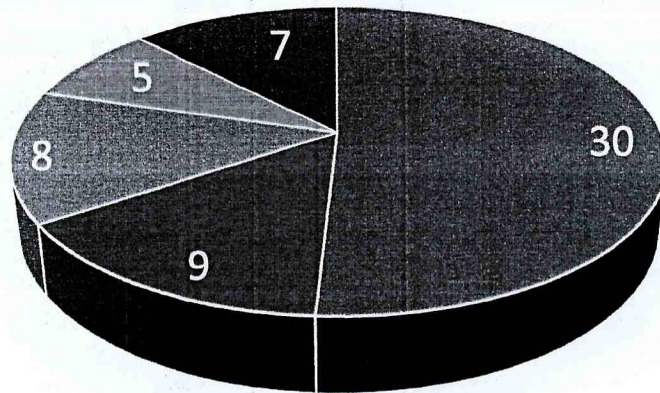
### Disponibilidad



Promedio 82% = 255 unidades



Mantenimiento diario  
 59 unidades



- TROLEBÚS
- B10M
- B12M
- MB O-500
- BIARTICULADOS

Talleres

Fijos 171 técnicos

Auxilio en ruta 9  
 técnicos

El Recreo Trolebús /  
 Biarticulado

Distribución  
 zonificada

Chiriyacu B12

Río Coca MBO500 /  
 B10

# Planificación Operación

enero 2019

## Oferta actual

Corredor	Circuito	Ciclo (min)	Período pico (min)	Despachos	Tipo de unidad		Total unidades	Capacidad	
					Articulado	Biarticulado			
Central Trolebús	C1	El Labrador - El Recreo	124	180	1.45	26	15	41	22,965
	C2	Morán Valverde - El Labrador	124		1.45	20		20	9,290
	C4	Quitumbe - La Colón	102		1.76		25	25	22,059
	C5	Carcelén - El Ejido	116		1.55	10	5	15	8,845
	EXP	El Labrador - El Recreo	90		2.00	7		7	4,480

67.6M  
44%

Corredor	Circuito	Ciclo (min)	Período pico (min)	Despachos	Tipo de unidad		Total unidades	Capacidad	
					Articulado	Biarticulado			
Nor Oriental Ecovía	E3	Río Coca - Playón de la Marín	80	180	2.25	21	13	34	29,745
	INT	Río Coca - El Labrador	38		4.74	3		3	4,547

34.2M  
23%

Corredor	Circuito	Ciclo (min)	Período pico (min)	Despachos	Tipo de unidad		Total unidades	Capacidad	
					Articulado	Biarticulado			
Sur Oriental	E1	Guamaní - Universidades	126	180	1,43	29	5	34	16.829
	E2	Quitumbe - Río Coca	146		1,23	22		22	8.679
	E4	Quitumbe - Playón de la Marín	80		2,25	21		21	15.120
	E8	Guamaní - El Ejido	120		1,50		11	11	8.250

48.9M  
33%

**Total unidades: 233**

14

## Oferta óptima

Corredor	Circuito	Ciclo (min)	Período pico (min)	Despachos	Tipo de unidad		Total unidades	Capacidad	
					Articulado	Biarticulado			
Central Trolebús	C1	El Labrador - El Recreo	124	180	1.45	35	11	46	23,046
	C2	Morán Valverde - El Labrador	124		1.45	22		22	9,708
	C4	Quitumbe - La Colón	102		1.76		18	18	15,120
	C5	Carcelén - El Ejido	116		1.55	11	5	16	8,882
	C6	Quitumbe - El Recreo	60		3.00		7	7	9,996
	EXP	El Labrador - El Recreo	90		2.00	7		7	4,256

Corredor	Circuito	Ciclo (min)	Período pico (min)	Despachos	Tipo de unidad		Total unidades	Capacidad	
					Articulado	Biarticulado			
Nor Oriental Ecovía	E3	Río Coca - Playón de la Marín	80	180	2.25	24	14	38	31,410
	INT	Río Coca - El Labrador	38		4.74	3		3	4,320

Corredor	Circuito	Ciclo (min)	Período pico (min)	Despachos	Tipo de unidad		Total unidades	Capacidad	
					Articulado	Biarticulado			
Sur Oriental	E1	Guamaní - Universidades	126	180	1.43	33	5	38	17,731
	E2	Quitumbe - Río Coca	146		1.23	22		22	8,245
	E4	Quitumbe - Playón de la Marín	80		2.25	22		22	15,048
	E8	Guamaní - El Ejido	120		1.50		12	12	8,568

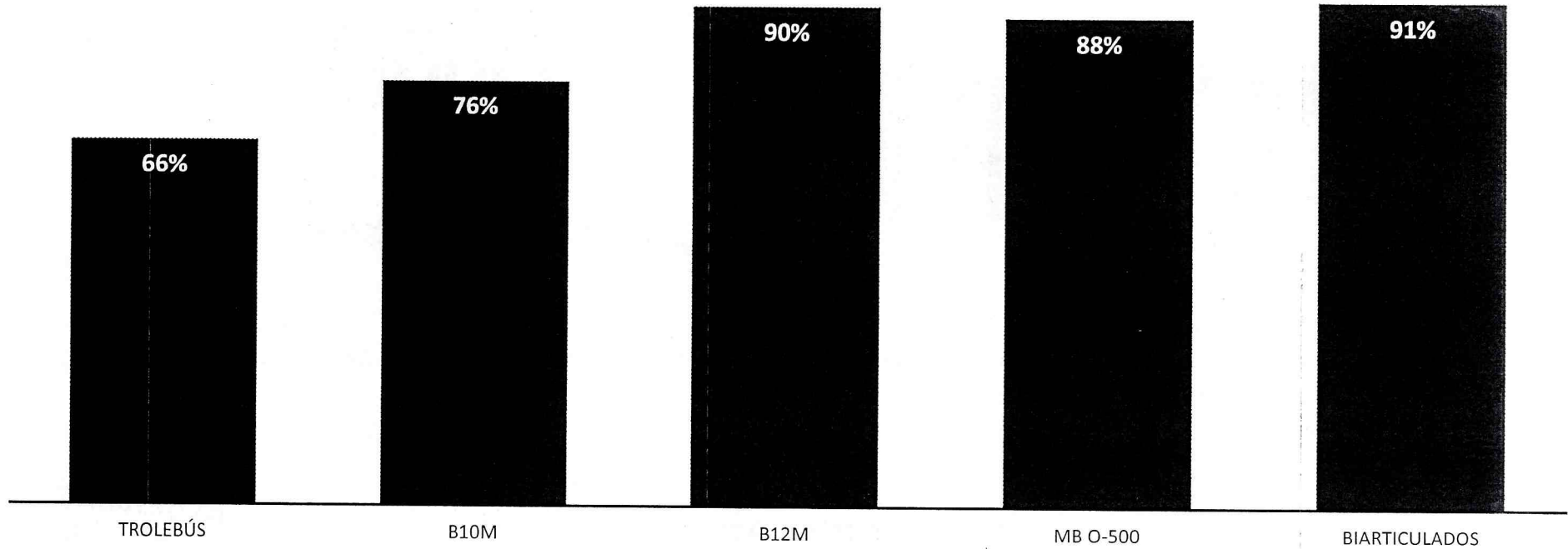
**Total unidades: 251**

71M  
45%

35.7M  
23%

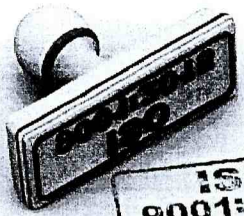
49.5M  
32%

# Disponibilidad



Promedio 82% = 255 unidades

3

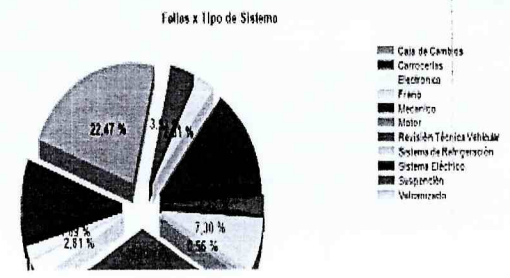
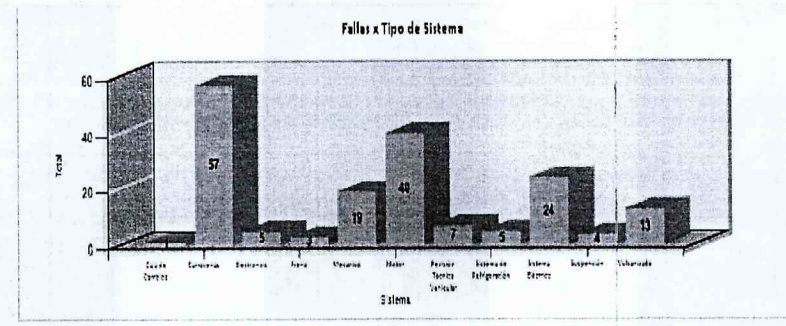


ISO 9001:2015

# Control de calidad

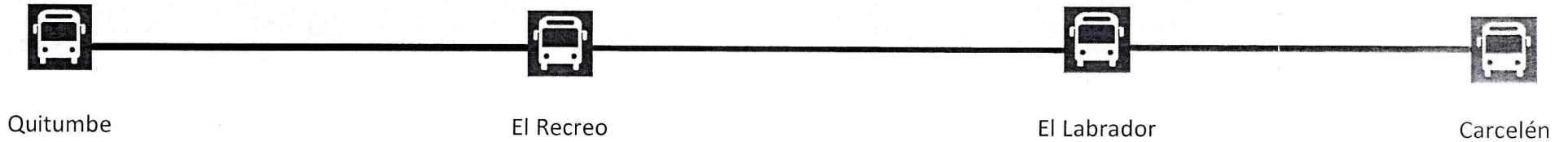
# Sistema informático

# Gestión de indicadores



Corredor central  
trolebús

Post Metro  
57M/pico

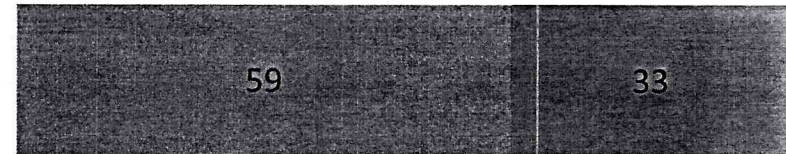


### Circuitos

- C1 Recreo – Labrador / 59 u
- C5 Carcelén\* – Labrador / 23 u
- C6 Quitumbe – Recreo / 10 u

Eliminación de los circuitos C2 y C4  
Extensión del circuito C5 Carapungo – Labrador\*.

### Unidades operativas 92



■ Articulado ■ Biarticulado

## Escenario Postmetro 2020

### Unidades operativas requeridas Sistema

- Central trolebús 92
- Oriental 93
- Total 185

### Unidades operativas disponibles

- Baja de 111 por vida  
operativa / técnica
- 170 disponibles (200\*85%)

### Incorporación de flota

- 20 unidades eléctricas
- 50 troles

## Ampliación de servicios

### Unidades operativas requeridas Sistema

- Extensión a Carapungo (estudio SM) 75  
articulados
- Total de flota requerida 260

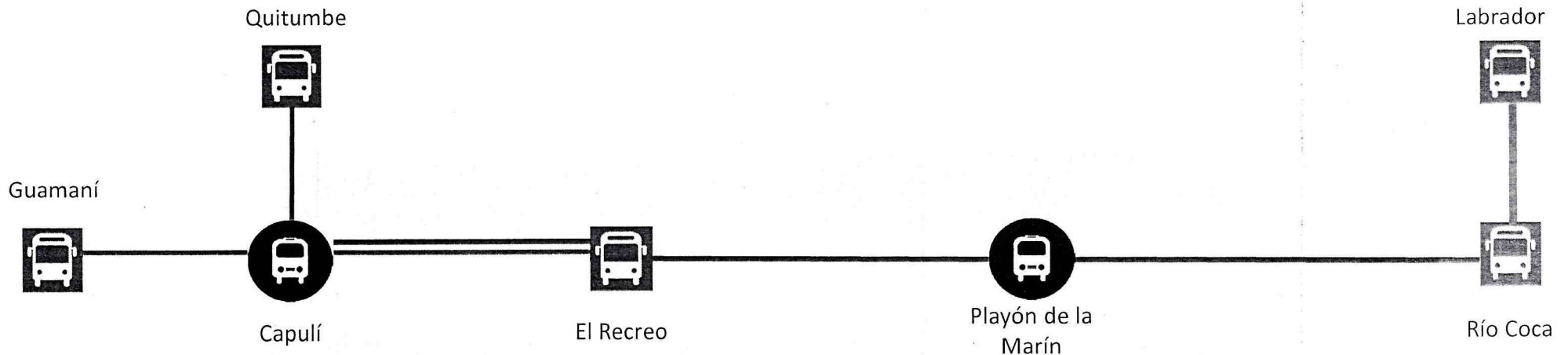
### Unidades operativas disponibles

- 230 disponibles (270\*85%)
- En 2 años se requerirá incorporación de  
flota adicional (35 articulados)

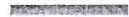





Corredor oriental

Post Metro  
 78.7M/pico

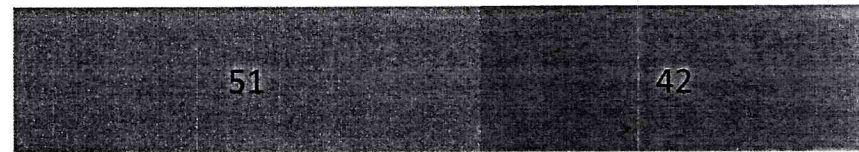


**Circuitos**

-  E1 Guamaní – Recreo / 20 u
-  E3 Recreo – Río Coca / 54 u
-  E4 Quitumbe – Recreo / 16 u
-  INT Río Coca – El Labrador / 3 u

Eliminación circuito E2  
 E1 y E4 con destino a Recreo

**Unidades operativas 93**



■ Articulado ■ Biarticulado

✓

# Infraestructura mínima Extensión a Carapungo

