

FECHA: 30 ABR 2019 HORA: 16:15  
N° HOJ: -26-  
Recibido por: A. León

Quito, DM 30 ABR 2019  
Oficio No. SM-SD-2019- 1001

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.

En atención a la Convocatoria a la Sesión Ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, prevista para el jueves 02 de mayo de 2019, a las 9h00, según el Orden del Día V prevé el "Primer debate del proyecto de Ordenanza numeral 1. Ordenanza Metropolitana que establece la estructura tarifaria para el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito. (IC-0-2018-234)"

Al respecto, cumpla con remitir el Proyecto de Ordenanza Metropolitana Reformatoria al Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito que agrega el Título XIV de la Estructura Tarifaria para el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito; y, el Informe Técnico N° SM-DMPPM-038-2019 para la implementación de la Estructura Tarifaria Dispuesta en el Código Municipal. Documentación que remito con la intención de que sea socializado a los miembros del Concejo Metropolitano.

Sin más por el momento, suscribo

Atentamente,

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



Acción	Responsable	Unidad	Fecha	Sumilla
Elaboración:	G. Jácome	DESPACHO	2019/04/30	
Aprobación:	A. León	DESPACHO	2019/04/30	

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

## **PROYECTO DE ORDENANZA**

### **ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL LIBRO IV.2: DE LA MOVILIDAD; LIBRO IV: DEL EJE TERRITORIAL DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE AGREGA EL**

#### **TITULO XIV**

### **DE 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>1</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

---

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

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

De acuerdo a la planificación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en 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.

El Título XI del Libro IV.2: De la Movilidad; del Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, aporta el marco legal para la contratación de los Sistemas Inteligentes de Transporte a aplicar en el Sistema Metropolitano de Transporte Público. El Código mencionado 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, el artículo IV.2.339 de la Sección I: Del Fortalecimiento del Servicio; Capítulo III: De la Confiabilidad, Seguridad y Calidad en el Servicio de Transporte Público; Título XIII: De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito del Libro IV.2: De la Movilidad; del Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, 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 expedición de la Norma Técnica aprobada por la Secretaría de Movilidad. 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.

El artículo IV.2.323 de la Sección I: Estructura Tarifaria; Capítulo II De la Política Tarifaria; Título XIII: De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de



Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito del Libro IV.2: De la Movilidad; del Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, 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:

$$\text{Costos} + \text{Amortización de inversiones} = \text{Ingresos (Recaudo, Otros)} + \text{Subsidios}$$

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 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 actualmente 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 la 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 en el artículo IV.2.320 de la Sección I: Estructura Tarifaria; Capítulo II De la Política Tarifaria; Título XIII: De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito del Libro IV.2: De la Movilidad; del Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, 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>2</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 monoparametrizado; como a la población que efectúa su viaje con una o más transferencias, viaje multiparametrizado. Esta tarifa no supera los valores que

---

<sup>2</sup> Tiempo suficiente para que una persona realice su viaje completo.

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 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 Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, en lo referente al Libro IV.2: De la Movilidad.

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 cualquier otro 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, los 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 promedio de un 25% 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 ibidem, 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 Estados 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,** el artículo IV.2.1 de la Sección I: Definición, Composición y Organización; Capítulo I: Normas Generales; Título I: Del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros; Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito establece, 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 IV.2.3 de la Sección I: Definición, Composición y Organización; Capítulo I: Normas Generales; Título I: Del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros; Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, 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,** el numeral 1 del artículo IV.2.8 de la Sección II: Principios del Sistema; Capítulo I: Normas Generales; Título I: Del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros; Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito determina el Principio de atención prioritaria al usuario, 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 ibidem 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 numeral 1 del artículo IV.2.13; Capítulo II: Facultades y Competencias; Título I: Del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros; Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, 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 numeral 1 del artículo IV.2.14; Capítulo II: Facultades y Competencias; Título I: Del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros; Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, 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,** el artículo IV.2.313; Capítulo I: Generalidades; Título XIII: De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito; Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, 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 IV.2.320 Sección I: Estructura Tarifaria; Capítulo II: De la Política Tarifaria; Título XIII: De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito; Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, 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 IV.2.323 Sección I: Estructura Tarifaria; Capítulo II: De la Política Tarifaria; Título XIII: De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito; Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito: *“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 IV.2.325 Sección I: Estructura Tarifaria; Capítulo II: De la Política Tarifaria; Título XIII: De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito; Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, 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, disposición actualmente vigente en virtud de lo establecido en la Disposición Derogatoria del Código Municipal sancionado el 29 de marzo de 2019, 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-DMPPM-038-2019, que trata acerca de la propuesta de implementación de la estructura tarifaria para el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros 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 REFORMATORIA AL LIBRO IV.2: DE LA MOVILIDAD; LIBRO IV: DEL EJE TERRITORIAL DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE AGREGA EL**

#### **TITULO XIV**

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

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

**Artículo IV.2.347.- 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 IV.2.348.- 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.

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

**SECCIÓN I**  
**FORMA DE INTEGRACIÓN**

**Artículo IV.2.349.- 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 Tercera de Integración, conforme las reglas que se prevean en esta Ordenanza.

**Artículo IV.2.350.- 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 “Convencional” y “Metrobús-Q”, cumplirán de manera obligatoria las condiciones de optimización operativas y laborales.

**Artículo IV.2.351.- 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 “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 geo-referenciación o 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 IV.2.352.- 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 IV.2.353.- 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 IV.2.354.- 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. IV.2.362 de esta Ordenanza, se aplicará la reestructuración de rutas del Subsistema de “Transporte Convencional Urbano”.

**Artículo IV.2.355.- Fase Tercera de Integración:** Otros subsistemas metropolitanos que se integren.

## SECCIÓN II FORMA DE COBRO

**Artículo IV.2.356.- Tarifa:** La tarifa por el uso del servicio del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, será la siguiente:

FASE	SUBSISTEMA	TARIFA	COSTO POR TRANSFERENCIA
<b>FASE PREVIA A LA INTEGRACIÓN</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 IV.2.357.- 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 IV.2.328; Sección I: Estructura Tarifaria; Capítulo II: De la Política Tarifaria; Título XIII: De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito; Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito. 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 IV.2.100 del Título III: De la Fijación de la Tarifa Preferencias para Personas con Discapacidad en el Transporte Público de Pasajeros en el Ámbito Intracantonal Urbano del Distrito Metropolitano de Quito, del Código Municipal. En caso de transferencias, se establece la tarifa preferencial de 5 centavos de dólar.

**Artículo IV.2.358.- 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 ANEXO 1 que forma parte integrante de esta Ordenanza.

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



Para el caso de los recorridos intermedios, es decir, aquellos tramos internos comprendidos dentro de una ruta y que no son detallados en el ANEXO 1, se establece una tarifa por la prestación del servicio de treinta y cinco (0,35) centavos de los Estados Unidos de América.

**Artículo IV.2.359.- Tarifa preferencial intracantonal rural y combinada:** La tarifa preferencial se aplicará en todo el servicio de transporte público intracantonal rural e intracantonal combinado del Sistema Integrado de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito y corresponderá al 50% de las tarifas establecidas para las personas previstas en el artículo IV.2.328; Sección I: Estructura Tarifaria; Capítulo II: De la Política Tarifaria; Título XIII: De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito; Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.

**Artículo IV.2.360.- Control en el cobro.-** Es responsabilidad del Administrador del Sistema y de las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio, velar por el cumplimiento en el cobro de las tarifas fijadas en los artículos precedentes, para lo cual se publicará de manera clara, visible y completa dentro de las unidades vehiculares autorizadas, los precios que por la prestación del servicio de transporte, el usuario deberá cancelar dentro del Subsistema de Transporte Convencional en sus respectivas rutas, conforme a la tecnología que se implemente para el efecto.

### **SECCIÓN III DE LA SEGURIDAD SOCIAL**

**Artículo IV.2.361.- De la Seguridad Social:** La entidad metropolitana correspondiente, a partir de la fase previa a la integración, en todo momento verificará a todas las operadoras de transporte público, el cumplimiento de la normativa laboral y de seguridad social vigente.

### **SECCIÓN IV IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRUCTURA TARIFARIA**

**Artículo IV.2.362.- Cronograma de Implementación:** Para la implementación de la Estructura Tarifaria establecida en la presente Ordenanza, se seguirá el siguiente cronograma.

CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA INTEGADO DE RECAUDO Y ESTRUCTURA TARIFARIA										
FASES DE INTEGRACIÓN	2019		2020				2021			
	3r. trim	4t. Trim	1r. trim	2d. Trim	3r. trim	4t. Trim	1r. trim	2d. Trim	3r. trim	4t. Trim
Fase Previa Integración					*	*				
Fase Primera Integración										
Fase Segunda Integración										

(\*) El Subsistema de Transporte convencional no se integra con los otros subsistemas. Mantiene la misma tarifa de 35 centavos de dólar.

## DISPOSICIONES GENERALES

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

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

**Segunda:** Los reajustes a las tarifas previstas en la presente Ordenanza, se realizarán conforme a las definiciones que establezca el estudio técnico que la Secretaría de Movilidad contrate para la definición de la metodología de revisión de las tarifas del sistema de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito.

**Tercera.-** La reforma dispuesta, al regir aspectos de carácter general, deberá obligatoriamente incorporarse al Código Municipal sancionado el 29 de marzo de 2019.

## DISPOSICIONES TRANSITORIAS

**Primera:** En concordancia con el artículo IV.2.327 Sección I: Estructura Tarifaria; Capítulo II: De la Política Tarifaria; Título XIII: De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito; Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, respecto al equilibrio económico financiero, el Administrador del Sistema de Transporte, informará al Concejo Metropolitano de Quito, para que autorice los mecanismos adecuados que deben aplicarse para garantizar el equilibrio financiero del Sistema Metropolitano de Transporte Público.

**Segunda:** La Secretaría de Movilidad en el término de 120 días, contados desde la entrada en vigencia de esta Ordenanza Metropolitana, definirá las fórmulas de



Distribución de los ingresos generados por cobro de tarifas a través del Sistema Integrado de Recaudo (SIR) y la metodología de revisión de las tarifas del sistema de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito, para lo cual, dentro de este término contratará un estudio técnico que corresponda.

#### **DISPOSICIÓN FINAL**

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

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, el... de abril de 2019.

Abg. Diego Cevallos Salgado  
**SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

<b>CERTIFICADO DE DISCUSIÓN</b>
---------------------------------

El infrascrito Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, certifica que la presente ordenanza fue discutida y aprobada en dos debates,  
\_\_\_\_\_.- Quito,

Abg. Diego Cevallos Salgado  
**SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

**ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO.-** Distrito Metropolitano de  
Quito,

**EJECÚTESE:**

Dr. Mauricio Rodas Espinel  
**ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

**CERTIFICO**, que la presente ordenanza fue sancionada por el Dr. Mauricio Rodas Espinel, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el  
.- Distrito Metropolitano de Quito,

Abg. Diego Cevallos Salgado  
**SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**



**INFORME TÉCNICO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRUCTURA  
TARIFARIA PREVISTA EN LA DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA  
DE LA ORDENANZA METROPOLITANA NO. 201, DISPOSICIÓN  
ACTUALMENTE VIGENTE EN VIRTUD DE LO ESTABLECIDO EN LA  
DISPOSICIÓN DEROGATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL SANCIONADO  
EL 29 DE MARZO DE 2019**

**1. ANTECEDENTES**

El Concejo Metropolitano con fecha 29 de marzo de 2019, expidió el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito en el artículo IV.2.313; Capítulo I: Generalidades; Título XIII: De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito; Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial, establece la Política Tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito.

El artículo IV.2.320 Sección I: Estructura Tarifaria; Capítulo II: De la Política Tarifaria; Título XIII: De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito; Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito señala que la estructura tarifaria será determinada por el Concejo Metropolitano en ejercicio de sus facultades, el mismo que dispondrá el valor por concepto de tarifa, forma de cobro, mecanismos de integración y distribución de los ingresos productos del recaudo.

La Disposición Transitoria Segunda de la Ordenanza Metropolitana No. 201, disposición actualmente vigente en virtud de lo establecido en la Disposición Derogatoria del Código Municipal sancionado el 29 de marzo de 2019, se encarga a la Secretaría de Movilidad varias acciones tendientes a fortalecer el transporte público de Quito y además a formular la estructura tarifaria, la misma que será puesta en conocimiento del Concejo Metropolitano para su aprobación y promulgación.

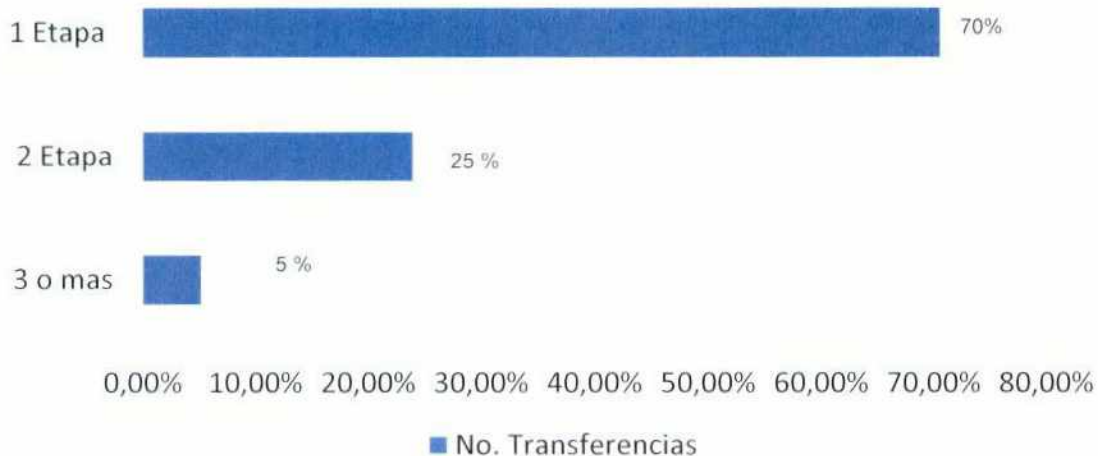
El Distrito Metropolitano de Quito debido a sus características geográficas y a su constante expansión urbanística presenta una alta demanda de transporte público como una solución alternativa al uso intensivo de los vehículos particulares. Este requerimiento por parte de la población ya no solo se remite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

*Full A*  
*(13)*

Municipalidad, que paralelamente busca aumentar el porcentaje de población usuaria del transporte público, en detrimento del uso de vehículo particular.

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

### Etapas o Transferencias en Transporte Publico



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

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

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



9. Para la entrega final del documento se socializaron los resultados obtenidos con las autoridades y técnicos del Municipio de Quito.

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

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

**Fase Previa:** Esta es la fase previa, como su nombre indica, al proceso de integración del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ. Esta fase es sin integración de los Subsistemas de Transporte Público existentes actualmente.

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


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

**Tercera Integración:** Otros subsistemas metropolitanos que se integraren.

Las cuatro fases planteadas se implementarán en un periodo de 18 meses, a partir de la aprobación y sanción de la Ordenanza que ampare la Estructura Tarifaria, y son las siguientes:

#### Fase Previa a la Integración

La Fase Previa implica el mejoramiento laboral y operacional del Subsistema Convencional. Implica cumplimiento de las acciones A, B, C Y D, en Subsistema Convencional abajo descritas.

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

Los indicadores principales a cumplirse son:

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

Las medidas de verificación son:

- Veeduría de representantes de los barrios final-inicio de rutas.
- Reportes/denuncias por app Movilizate UIO.
- Fiscalización AMT y SM.
- Información de los sistemas de georreferenciación.
- Documentación del IESS.

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

Medidas a corto plazo:

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

Medidas a mediano plazo:

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

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



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

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

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

##### **Primera Integración**

En esta fase, se integrarán los subsistemas Metrobús-Q (Corredores BRT) y la Primera Línea de Metro. En esta fase se implementará el Sistema de Recaudo para los dos subsistemas anteriormente mencionados, así como, la incorporación del Sistema de Administración Global, Sistema Integrado de Recaudo, que como reza el literal f) del artículo IV.2.236 Capítulo II: De los Sistemas Inteligentes de Transporte; Título XI: De la Regulación de la Implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte, en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito; Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, "(...) es el Sistema maestro que en relación con los sistemas centrales de recaudo de los operadores, define los parámetros comunes de los diferentes sistemas, y recupera los datos necesarios para la realización de la compensación financiera de los diferentes operadores, de acuerdo a los parámetros definidos. El Sistema de Administración Global, que incluye el diseño conceptual y operacional de todo el sistema, los equipos tecnológicos y el diseño de su arquitectura, los aplicativos informáticos, los protocolos y canales de comunicación y el módulo de compensación, será de propiedad y operado por el Administrador del Sistema". Esta fase de Primera Integración, se iniciará cuando comience la operación de la Primera Línea del Metro.

##### **Segunda Integración**

En esta fase, se incorporará al Sistema Integrado de Transporte Público de Quito, el Subsistema Convencional, con lo cual en esta fase tendríamos integrados todos los subsistemas. Durante este periodo se aplicará la reestructuración de rutas del Subsistema Convencional Urbano.

##### **Tercera Integración**

En este último periodo de integración, se incorporará cualquier otro subsistema de transporte.

PAU  
A  
11



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

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

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

CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA INTEGADO DE RECAUDO Y ESTRUCTURA TARIFARIA										
FASES DE INTEGRACIÓN	2019		2020				2021			
	3r. trim	4t. Trim	1r. trim	2d. Trim	3r. trim	4t. Trim	1r. trim	2d. Trim	3r. trim	4t. Trim
Fase Previa Integración					*	*				
Fase Primera Integración										
Fase Segunda Integración										

(\*) El Subsistema de Transporte convencional no se integra con los otros subsistemas. Mantiene la misma tarifa de 35 centavos de dólar.

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

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

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



## Cálculo de la tarifa para el Transporte Intracantonal Urbano Convencional mejorando las condiciones laborales y operacionales y sin integración – julio 2019

### Fase Previa a la Integración, Etapa de Mejoramiento

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

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

- Vehículo

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

- Combustible

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

- Mantenimiento

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

- Personal directo e indirecto

- Jornada de 8 horas.
- Número de días de trabajo al mes: 26.
- Remuneración de conductores de acuerdo a la tabla salarial vigente.
- 100% afiliación al IESS.
- Costo personal: USD 3.095.

- Seguros + Impuestos

USD 1.136

- Gastos administrativos

- Se han considerado los gastos de administración empleando como supuesto que éstos corresponden a una empresa con una flota de 50 buses.
- El valor mensual es de USD 136 por bus.

- Margen

- La rentabilidad para la operación del transporte convencional se establece en 13%, de forma consistente con la rentabilidad fijada para otros subsistemas. Esto equivale a USD 600.

- Estimación de evasión
  - Menor al 5% del de la demanda.
- Impacto de la tarifa reducida
  - Se consideró en 20%, según datos de la Empresa Metropolitana de Pasajeros.
- Valor residual de las unidades
  - Se asumió un valor residual del 20% a los 12 años.

***Cálculo del valor de la tarifa***

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



DEMANDA TOTAL CONVENCIONAL URBANO	1.602.692	pas/bus/día (dato de la consultoría de actualización de la demanda)		
FLOTA OPERATIVA TOTAL CONVENCIONAL URBANO (a julio 2018 – excluye alimentadores)	1.612	unidades		
PAS/BUS/DÍA (Actualizada a junio 2018)	994			SUPUESTOS DEL MODELO
DIAS CONSIDERADOS PARA DEMANDA	26,42			ACTUAL
TARIFA TÉCNICA ACTUAL	0,224			DEMANDA BUS DIA
COMPLETA	25			IVA
REDUCIDA	12			SBU
INGRESOS POR DÍA CON TARIFA TÉCNICA ACTUAL 0,224		\$	222,71	DÍAS PARA DEMANDA
INGRESOS MENSUALES		\$	5.883,9	% TARIFA COMPLETA
				% TARIFA REDUCIDA
TARIFA TÉCNICA	0,32			
<b>TARIFAS PROPUESTAS AL USUARIO</b>				
TARIFA COMPLETA	80%	0,35		
TARIFA REDUCIDA	20%	0,17		
				PROPUESTA
				<b>0,35</b>
				<b>0,17</b>
				0,32
				<b>TARIFA TÉCNICA</b>
INGRESOS POR BUS-DÍA CON TARIFA EQUIVALENTE 0,32		\$	318,08	
INGRESOS MENSUALES		\$	8.403,68	

## **Conclusión**

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

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

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

#### ***Fases de integración***

Para la integración será necesario que el Subsistema Metro se haya consolidado operativamente, esto implica pruebas y ajustes.

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

El SIR disminuirá los costos de personal directo en el subsistema convencional y en el componente de alimentación de Metrobús-Q.

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

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

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

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

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

#### **Condiciones particulares para el cálculo**

##### **Metro de Quito**

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

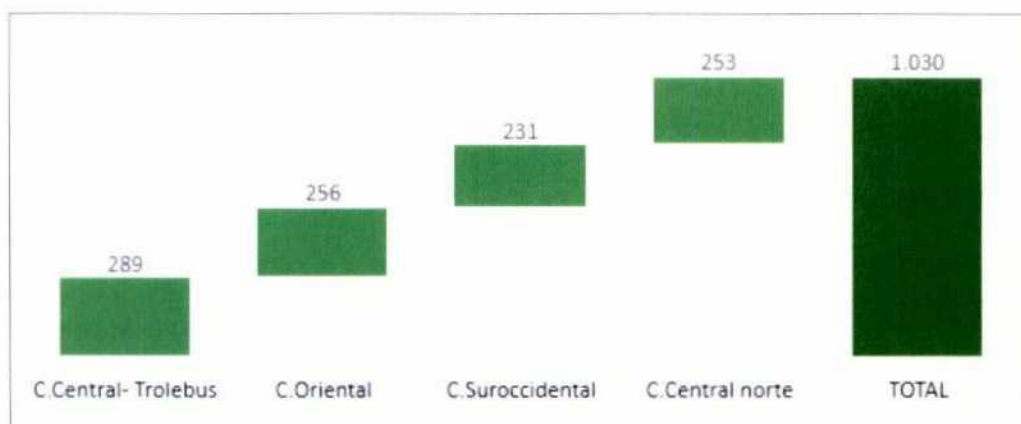


- Mantenimiento del material rodante, instalaciones y obras menores ejecutadas en estaciones e infraestructura que representa el 27,72% del costo anual de operación.
- Consumo de energía eléctrica de tracción de los trenes; así como, el que demanden los equipos e iluminación en estaciones, el Centro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

### **Metrobús-Q**

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

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



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

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

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

- Vehículo, considerando en cada caso la configuración de flota a aplicar, se define una remuneración por tipología de vehículo (trolebús, articulado, biarticulado, y bus tipo) que depende de variables como la tecnología del vehículo (Euroring), la antigüedad de la flota existente, los precios de reposición a nuevo, la vida útil, entre otros. Se estima que tiene una participación del 9,81% en el total del costo operacional.
- Combustible o energía, de acuerdo a las características de los vehículos y su kilometraje recorrido se establece el costo del consumo energético por tipología, es decir galones de diésel o kwh para el caso de los trolebuses. Se estima que tiene una participación del 9,76% en el total del costo operacional.
- Mantenimiento, considerando el costo de actividades de mantenimiento preventivo y correctivo para cada tipología de vehículo, que toma las siguientes clasificaciones: carrocería, mantenimiento eléctrico, mantenimiento mecánico, neumáticos, y aceites y filtros. Esto para un total de cuarenta actividades de mantenimiento cuyo costo representa el 17,61% del costo operacional.
- Sistema inteligente de transporte público de Quito (SITP-Q), que incluye el sistema de recaudo (SIR), sistema de apoyo a la explotación (SAE), e información al usuario (SIU), cuyo valor representa el 10,53% del costo operacional.
- Personal directo e indirecto, que incluye para el personal directo el personal de conducción asociado a la flota, y para el personal indirecto el personal de administración y operación, considerando para ambos grupos las particularidades de la contratación de los sectores público y privado. Este costo representa el 35,49% del costo operacional.
- Seguros e impuestos, los seguros fueron estimados con base en información del programa de seguros de la EPMPQ que incluye las siguientes pólizas: equipo y maquinaria, vehículos auxiliares, incendio y líneas aliadas, equipo electrónico, robo y/o asalto/hurto, responsabilidad civil, fidelidad, dinero y valores, y transporte interno de valores. Para los impuestos de la operación privada se consideran IVA, participación de empleados en utilidades, e impuesto a la renta. La participación de seguros e impuestos en el costo operacional es de 5,16%.
- Gastos de administración, diferenciando los valores y rubros a incluir para la EPMPQ y los operadores privados, que pesan el 6,72% del costo operacional.

*Aut*  
#





- Rentabilidad del operador, una vez se estiman los costos del operador del subsistema se incorpora la rentabilidad del capital que representa el 4,94% del costo operacional.

### **Convencional**

Las consideraciones para el análisis de la tarifa integrada, son las mismas que fueron tomadas en cuenta para el análisis de la tarifa del sistema Convencional, anotadas anteriormente, para Fase Previa a la Integración.

## **7. TIPOS DE TARIFA**

Existen varios tipos de tarifas, el artículo IV.2.323 Sección I: Estructura Tarifaria; Capítulo II: De la Política Tarifaria; Título XIII: De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito; Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito:

- a) Tarifa Plana o única
- b) Tarifa variable por distancia de recorrido
- c) Tarifa variable por etapas o transferencias
- d) Tarifa por zonas

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

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

### **Tarifa variable con pago por transferencias**

La Secretaría de Movilidad considerando estudios contratados previamente para la Operación del Metro y para la Definición de Tarifas del Sistema de Transporte Público, cuenta con sendas propuestas.

El estudio realizado por Metro Madrid, plantea la aplicación de un solo valor para la tarifa monoparamétrico y un único valor adicional para las transferencias entre los diferentes subsistemas integrados.

La Secretaría de Movilidad, considera que para la Primera Integración (Metro y Metrobús-Q) y Segunda Integración (Metro, Metrobús-Q y Convencional) se aplique un esquema de tarifa variable con pago por transferencias. Es decir, se propone una tarifa de USD 0,45 en la primera validación que se realice en cualquiera de los subsistemas indicados en el cuadro anterior; y un pago adicional de USD 0,25 por una o varias transferencias entre subsistemas, siempre y cuando se realice dentro de la ventana de tiempo establecida de 90 minutos.

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

TIPO DE VIAJE	METRO	METROBÚS-Q	CONVENCIONAL
Viaje sencillo (monoperador)	0,45	0,45	0,45
Costo por transferencia (No. de transferencias con ventana de tiempo)	0,25	0,25	0,25
Tarifa total	0,70	0,70	0,70

### **Conclusiones**

Con la aplicación de las tarifas propuestas se cubrirán los costos de operación y mantenimiento de cada uno de los subsistemas integrados, incluyendo los valores destinados a la reposición de flota para el subsistema Convencional, por lo que la Municipalidad no necesitará entregar compensaciones.

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

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

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

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

Para la segunda integración, las tarifas sugeridas se aplicarán a los subsistemas: PLMQ, Metrobús-Q y Convencionales.

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

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

### **Antecedentes**

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

Sobre esta base, y como complemento a las mesas de diálogo desarrolladas entre los meses de junio y noviembre de 2015 con representantes del transporte intracantonal combinado (interparroquial) y la ciudadanía de las 33 parroquias rurales del DMQ, se planificó desarrollar un estudio técnico adicional a la Consultoría contratada por la

*Handwritten signature and circled number 6*



Secretaría de Movilidad, denominada: "Asesoría Técnica para acompañamiento Mesas de Negociación con Transporte Público Interparroquial del DMQ. – Definición del Modelo de Costos", que sirviera para conocer el valor de las tarifas reales pagadas por los usuarios de dichas operadoras y datos aproximados de la demanda en zonas representativas del área rural del Distrito.

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

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

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

### **Análisis**

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

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

### **Conclusiones**

De las alternativas propuestas por la Secretaría de Movilidad, en informe No. SM-DMGM-UPTP-004/16, ante la Comisión de Movilidad, y de acuerdo al análisis realizado, se recomienda el incremento de las tarifas a partir de julio de 2019, de acuerdo con el Anexo I del presente informe.

### **Recomendación**

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

## **9. GLOSARIO**


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

- a) Caja común.- Modelo de gestión para la administración centralizada de los recursos provenientes del recaudo por la prestación del servicio de transporte de pasajeros.
- b) Operadores / Operadora.- Persona jurídica debidamente habilitada para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, mediante la

obtención del título habilitante correspondiente emitido por la autoridad competente.

- c) Rutas y frecuencias.- Recorridos e itinerarios de operación autorizados, en los títulos habilitantes, para la prestación del servicio de transporte de pasajeros.
- d) Sistema integrado de recaudo.- Herramienta de alta confiabilidad y seguridad en la recaudación y gestión de los recursos provenientes del recaudo por la prestación del servicio de transporte de pasajeros.
- e) Sistemas inteligentes de transporte.- Conjunto de aplicaciones informáticas y sistemas tecnológicos desarrollados con el objetivo de mejorar la seguridad y eficiencia del transporte terrestre, fortaleciendo la gestión operacional y el control.
- f) Sistema metropolitano de transporte público de pasajeros.- Consiste en el conjunto de servicios brindados en los siguientes Subsistemas, los mismos que operan en el ámbito intracantonal, pudiendo ser urbano (entre parroquias urbanas), rural (entre parroquias rurales) o combinado (entre parroquias urbanas y rurales):
  - i. Transporte masivo de pasajeros denominado Metro de Quito.
  - ii. Transporte colectivo de pasajeros en corredores viales exclusivos BRT, denominado Metrobús Q
  - iii. Transporte colectivo en rutas y frecuencias denominado convencional.
  - iv. Transporte público de pasajeros por cable denominado Quito Cables.
- g) Tarifa.- Rubro cancelado por el usuario del transporte público de pasajeros.

Elaborado por: Arq. Marcelo Narváez Padilla



Ing. Pedro Román López

Para: Ing. Alfredo León Banderas

30 de abril de 2019



## **ANEXO 1**

# **CUADRO DE TARIFAS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE INTRACANTONAL COMBIANDO Y RURAL**

**ANEXO I**

**CUADRO DE TARIFAS EN EL TRANSPORTE INTRACANTONAL COMBINADO Y RURAL**

RUTAS	TRAMOS	Tarifas
Marín - La Salle - Cuarteles (Fajardo)	Marín - Conocoto	\$ 0.35
	Marín - La Salle	\$ 0.40
	Marín - Fajardo	\$ 0.50
	Marín - Cuarteles	\$ 0.55
Marín-San Pedro de Taboada-Cuarteles	Marín - San Pedro	\$ 0.45
	Girón - Puentes 2-8	\$ 0.45
	Marín - Cuarteles	\$ 0.55
Marín-Hospital INFA-Ontaneda Alta	Marín - Conocoto	\$ 0.35
	Marín - Innfa	\$ 0.40
	Marín - San Juan	\$ 0.45
	Marín - Ontaneda	\$ 0.50
Camal de Conocoto - El Girón	Girón - Puentes 2-8	\$ 0.45
	Girón - Camal de Conocoto	\$ 0.50
Recorridos intermedios		\$ 0.35

RUTAS	TRAMOS	Tarifas
Marín - La Merced	MARÍN - PUENTE 2	\$ 0.35
	MARÍN - PUENTES 3 AL 9	\$ 0.35
	MARÍN - SAN RAFAEL - TRIANGULO	\$ 0.35
	MARÍN - LA RECTA	\$ 0.35
	MARÍN - EL TINGO	\$ 0.35
	MARÍN - ANGAMARCA	\$ 0.35
	MARÍN - ALANGASI	\$ 0.45
	MARÍN - LA MERCED	\$ 0.50
	LA MERCED - PUENTES 7 AL 3	\$ 0.40
	LA MERCED - TRIÁNGULO /PUENTE 8	\$ 0.35
	PRADERAS - LA MERCED	\$ 0.35
	PRADERAS - ALANGASI HASTA EL PUENTE 8	\$ 0.45
	PRADERAS - PUENTES 7 AL 3	\$ 0.50
	PRADERAS - PUENTE 2 QUITO	\$ 0.65
	ILALO - LA MERCED	\$ 0.35
	ILALO - EL TINGO HASTA EL PUENTE 8	\$ 0.35
	ILALO - PUENTES 7 AL 3	\$ 0.40
	ILALO - PUENTE 2 QUITO	\$ 0.60
	LA MERCED - PUENTE 2 QUITO	\$ 0.50
	ALANGASI - PUENTES 7 AL 3	\$ 0.35

RUTAS	TRAMOS	Tarifas
El Girón - El Tingo	GIRÓN - PUENTES	\$ 0.40
	GIRÓN - EL TRIÁNGULO	\$ 0.40
	GIRÓN - EL TINGO - LA RECTA	\$ 0.45
Marín - Las Palmeras	PALMERAS - ALANGASI	\$ 0.35
	PALMERAS - EL TINGO HASTA EL PUENTE 8	\$ 0.35
	PALMERAS - PUENTES 7 AL 3	\$ 0.50
	PALMERAS - PUENTE 2 QUITO	\$ 0.60
	LA COCHA - EL TRIANGULO PUENTE 8	\$ 0.35
	LA COCHA - PUENTES 7 AL 3	\$ 0.35
	LA COCHA - PUENTE 2 QUITO	\$ 0.50
	USHIMANA - SAN CARLOS - TRIANGULO PUENTE 8	\$ 0.35
	USHIMANA - SAN CARLOS - PUENTES 7 AL 3	\$ 0.35
	USHIMANA-SAN CARLOS - PUENTE 2 QUITO	\$ 0.45
Marín - El Nacional	NACIONAL - PUENTE 2 MARÍN	\$ 0.65
	NACIONAL - GUANGOPOLO	\$ 0.35
	NACIONAL - EL TINGO HASTA EL PUENTE 8	\$ 0.40
	NACIONAL - PUENTES 7 AL 3	\$ 0.50
	GUANGOPOLO - MARÍN	\$ 0.55
GUANGOPOLO - PUENTES 7 AL 3	\$ 0.35	
Recorridos intermedios		\$ 0.35

*A pure*



RUTAS	TRAMOS	Tarifas
Marín - Pintag - San Alfonso	PLAYON - PUENTE 2	\$ 0.35
	PLAYON - PUENTE 3 AL 9	\$ 0.35
	PLAYON - TRIANGULO	\$ 0.35
	PLAYON - ESPE	\$ 0.40
	PLAYON - CASHAPAMBA	\$ 0.45
	PLAYON - ROSARIO	\$ 0.55
	PLAYON - PÍNTAG	\$ 0.55
San Alfonso - Pintag - Marín	PÍNTAG - ROSARIO	\$ 0.35
	PÍNTAG - CASHAPAMBA	\$ 0.40
	PÍNTAG - ESPE	\$ 0.40
	PÍNTAG - TRIANGULO	\$ 0.40
	PÍNTAG - PUENTE 9 AL 3	\$ 0.45
	PÍNTAG - PLAYÓN	\$ 0.55
Recorridos intermedios		\$ 0.35

TRAMOS	Tarifas
QUINCHE IGUIÑARO	\$ 0.35
QUINCHE CHECA	\$ 0.35
QUINCHE YARUQUI	\$ 0.45
QUINCHE PIFO	\$ 0.60
QUINCHE TUMBACO	\$ 0.75
QUINCHE CUMBAYA	\$ 0.90
QUINCHE MIRAVALLE	\$ 0.95
QUINCHE QUITO	\$ 1.20
QUINCHE LA ESPERANZA	\$ 0.35
QUINCHE ASCASUBI	\$ 0.35
QUINCHE CALDERA	\$ 0.35
QUINCHE MONTESERRIN	\$ 0.35
QUINCHE CUSUBAMBA	\$ 0.40
QUINCHE OTON	\$ 0.65
QUINCHE LA VICTORIA	\$ 0.35
QUINCHE STA. MONICA	\$ 0.35
QUINCHE BELLO HORIZONTE	\$ 0.40

TRAMOS	Tarifas
IGUIÑARO CHECA	\$ 0.35
IGUIÑARO YARUQUI	\$ 0.35
IGUIÑARO PIFO	\$ 0.45
IGUIÑARO PUEMBO	\$ 0.45
IGUIÑARO TUMBACO	\$ 0.60
IGUIÑARO CUMBAYA	\$ 0.70
IGUIÑARO QUITO	\$ 1.05
CHECA YARUQUI	\$ 0.35
CHECA PIFO	\$ 0.45
CHECA PUEMBO	\$ 0.45
CHECA TUMBACO	\$ 0.60
CHECA CUMBAYA	\$ 0.70
CHECA MIRAVALLE	\$ 0.80
CHECA QUITO	\$ 1.00
YARUQUI PIFO	\$ 0.35
YARUQUI PUEMBO	\$ 0.35
YARUQUI TUMBACO	\$ 0.45
YARUQUI CUMBAYA	\$ 0.55
YARUQUI MIRAVALLE	\$ 0.60
YARUQUI QUITO	\$ 0.85

*pu*

TRAMOS		Tarifas
PIFO	PUEMBO	\$ 0.35
PIFO	TUMBACO	\$ 0.35
PIFO	CUMBAYA	\$ 0.40
PIFO	MIRAVALLE	\$ 0.55
PIFO	QUITO	\$ 0.70
PUEMBO	TUMBACO	\$ 0.35
PUEMBO	CUMBAYA	\$ 0.40
PUEMBO	MIRAVALLE	\$ 0.55
PUEMBO	QUITO	\$ 0.70
TUMBACO	CUMBAYA	\$ 0.35
TUMBACO	MIRAVALLE	\$ 0.35
TUMBACO	QUITO	\$ 0.50

TRAMOS		Tarifas
CUMBAYA	MIRAVALLE	\$ 0.35
CUMBAYA	QUITO	\$ 0.35
MIRAVALLE	QUITO	\$ 0.35
TANDA	QUITO	\$ 0.40
COMUNA	QUITO	\$ 0.50
CUSUBAMBA	MONTESERRIN	\$ 0.35
CUSUBAMBA	CALDERA	\$ 0.35
CUSUBAMBA	ASCASUBI	\$ 0.35
CUSUBAMBA	LA ESPERANZA	\$ 0.35
CUSUBAMBA	QUINCHE	\$ 0.40
Recorridos intermedios		\$ 0.35

RUTAS		Tarifas
QUITO - GUAYLLABAMBA		\$ 0.70
QUITO - COCOTOG		\$ 0.45
FLORESTA - CUMBAYA		\$ 0.35
Recorridos intermedios		\$ 0.35

*7 per*

①



## **PROYECTO DE ORDENANZA**

### **ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL LIBRO IV.2: DE LA MOVILIDAD; LIBRO IV: DEL EJE TERRITORIAL DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE AGREGA EL**

#### **TITULO XIV**

### **DE 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>1</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

---

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



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

De acuerdo a la planificación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en 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.

El Título XI del Libro IV.2: De la Movilidad; del Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, aporta el marco legal para la contratación de los Sistemas Inteligentes de Transporte a aplicar en el Sistema Metropolitano de Transporte Público. El Código mencionado 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, el artículo IV.2.339 de la Sección I: Del Fortalecimiento del Servicio; Capítulo III: De la Confiabilidad, Seguridad y Calidad en el Servicio de Transporte Público; Título XIII: De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito del Libro IV.2: De la Movilidad; del Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, 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 expedición de la Norma Técnica aprobada por la Secretaría de Movilidad. 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.

El artículo IV.2.323 de la Sección I: Estructura Tarifaria; Capítulo II De la Política Tarifaria; Título XIII: De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de

Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito del Libro IV.2: De la Movilidad; del Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, 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 (SMTTPQ) 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:

$$\text{Costos} + \text{Amortización de inversiones} = \text{Ingresos (Recaudo, Otros)} + \text{Subsidios}$$

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 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 actualmente 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 la 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 en el artículo IV.2.320 de la Sección I: Estructura Tarifaria; Capítulo II De la Política Tarifaria; Título XIII: De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito del Libro IV.2: De la Movilidad; del Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, 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>2</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

---

<sup>2</sup> Tiempo suficiente para que una persona realice su viaje completo.



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 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 Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, en lo referente al Libro IV.2: De la Movilidad.

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 cualquier otro 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, los 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 promedio de un 25% 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,** el artículo IV.2.1 de la Sección I: Definición, Composición y Organización; Capítulo I: Normas Generales; Título I: Del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros; Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito establece, 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 IV.2.3 de la Sección I: Definición, Composición y Organización; Capítulo I: Normas Generales; Título I: Del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros; Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, 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,** el numeral 1 del artículo IV.2.8 de la Sección II: Principios del Sistema; Capítulo I: Normas Generales; Título I: Del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros; Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito determina el Principio de atención prioritaria al usuario, 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 numeral 1 del artículo IV.2.13; Capítulo II: Facultades y Competencias; Título I: Del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros; Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, 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 numeral 1 del artículo IV.2.14; Capítulo II: Facultades y Competencias; Título I: Del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros; Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, 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,** el artículo IV.2.313; Capítulo I: Generalidades; Título XIII: De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito; Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, 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 IV.2.320 Sección I: Estructura Tarifaria; Capítulo II: De la Política Tarifaria; Título XIII: De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito; Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, 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 IV.2.323 Sección I: Estructura Tarifaria; Capítulo II: De la Política Tarifaria; Título XIII: De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito; Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito: *“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 IV.2.325 Sección I: Estructura Tarifaria; Capítulo II: De la Política Tarifaria; Título XIII: De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito; Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, 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, disposición actualmente vigente en virtud de lo establecido en la Disposición Derogatoria del Código Municipal sancionado el 29 de marzo de 2019, 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-DMPPM-038-2019, que trata acerca de la propuesta de implementación de la estructura tarifaria para el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros 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 REFORMATORIA AL LIBRO IV.2: DE LA MOVILIDAD; LIBRO IV: DEL EJE TERRITORIAL DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE AGREGA EL**

#### **TITULO XIV**

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

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

**Artículo IV.2.347.- 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 IV.2.348.- 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.

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

**SECCIÓN I**  
**FORMA DE INTEGRACIÓN**

**Artículo IV.2.349.- 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 Tercera de Integración, conforme las reglas que se prevean en esta Ordenanza.

**Artículo IV.2.350.- 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 “Convencional” y “Metrobús-Q”, cumplirán de manera obligatoria las condiciones de optimización operativas y laborales.

**Artículo IV.2.351.- 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 “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 geo-referenciación o 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 IV.2.352.- 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 IV.2.353.- 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 IV.2.354.- 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. IV.2.362 de esta Ordenanza, se aplicará la reestructuración de rutas del Subsistema de “Transporte Convencional Urbano”.

**Artículo IV.2.355.- Fase Tercera de Integración:** Otros subsistemas metropolitanos que se integren.

## SECCIÓN II FORMA DE COBRO

**Artículo IV.2.356.- Tarifa:** La tarifa por el uso del servicio del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, será la siguiente:

FASE	SUBSISTEMA	TARIFA	COSTO POR TRANSFERENCIA
FASE PREVIA A LA INTEGRACIÓN	CONVENCIONAL	0.35	NA
	METROBÚS-Q	0.35	NA
FASE PRIMERA DE INTEGRACIÓN	CONVENCIONAL*	0.35	NA
	METROBÚS-Q	0.45	+ 0.25
	METRO DE QUITO	0.45	+ 0.25
FASE SEGUNDA DE INTEGRACIÓN	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 IV.2.357.- 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 IV.2.328; Sección I: Estructura Tarifaria; Capítulo II: De la Política Tarifaria; Título XIII: De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito; Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito. 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 IV.2.100 del Título III: De la Fijación de la Tarifa Preferencias para Personas con Discapacidad en el Transporte Público de Pasajeros en el Ámbito Intracantonal Urbano del Distrito Metropolitano de Quito, del Código Municipal. En caso de transferencias, se establece la tarifa preferencial de 5 centavos de dólar.

**Artículo IV.2.358.- 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 ANEXO 1 que forma parte integrante de esta Ordenanza.

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

Para el caso de los recorridos intermedios, es decir, aquellos tramos internos comprendidos dentro de una ruta y que no son detallados en el ANEXO 1, se establece una tarifa por la prestación del servicio de treinta y cinco (0,35) centavos de los Estados Unidos de América.

**Artículo IV.2.359.- Tarifa preferencial intracantonal rural y combinada:** La tarifa preferencial se aplicará en todo el servicio de transporte público intracantonal rural e intracantonal combinado del Sistema Integrado de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito y corresponderá al 50% de las tarifas establecidas para las personas previstas en el artículo IV.2.328; Sección I: Estructura Tarifaria; Capítulo II: De la Política Tarifaria; Título XIII: De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito; Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.

**Artículo IV.2.360.- Control en el cobro.-** Es responsabilidad del Administrador del Sistema y de las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio, velar por el cumplimiento en el cobro de las tarifas fijadas en los artículos precedentes, para lo cual se publicará de manera clara, visible y completa dentro de las unidades vehiculares autorizadas, los precios que por la prestación del servicio de transporte, el usuario deberá cancelar dentro del Subsistema de Transporte Convencional en sus respectivas rutas, conforme a la tecnología que se implemente para el efecto.

### **SECCIÓN III DE LA SEGURIDAD SOCIAL**

**Artículo IV.2.361.- De la Seguridad Social:** La entidad metropolitana correspondiente, a partir de la fase previa a la integración, en todo momento verificará a todas las operadoras de transporte público, el cumplimiento de la normativa laboral y de seguridad social vigente.

### **SECCIÓN IV IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRUCTURA TARIFARIA**

**Artículo IV.2.362.- Cronograma de Implementación:** Para la implementación de la Estructura Tarifaria establecida en la presente Ordenanza, se seguirá el siguiente cronograma.



CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA INTEGADO DE RECAUDO Y ESTRUCTURA TARIFARIA										
FASES DE INTEGRACIÓN	2019		2020				2021			
	3r. trim	4t. Trim	1r. trim	2d. Trim	3r. trim	4t. Trim	1r. trim	2d. Trim	3r. trim	4t. Trim
Fase Previa Integración					*	*				
Fase Primera Integración										
Fase Segunda Integración										

(\*) El Subsistema de Transporte convencional no se integra con los otros subsistemas. Mantiene la misma tarifa de 35 centavos de dólar.

## DISPOSICIONES GENERALES

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

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

**Segunda:** Los reajustes a las tarifas previstas en la presente Ordenanza, se realizarán conforme a las definiciones que establezca el estudio técnico que la Secretaría de Movilidad contrate para la definición de la metodología de revisión de las tarifas del sistema de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito.

**Tercera.-** La reforma dispuesta, al regir aspectos de carácter general, deberá obligatoriamente incorporarse al Código Municipal sancionado el 29 de marzo de 2019.

## DISPOSICIONES TRANSITORIAS

**Primera:** En concordancia con el artículo IV.2.327 Sección I: Estructura Tarifaria; Capítulo II: De la Política Tarifaria; Título XIII: De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito; Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, respecto al equilibrio económico financiero, el Administrador del Sistema de Transporte, informará al Concejo Metropolitano de Quito, para que autorice los mecanismos adecuados que deben aplicarse para garantizar el equilibrio financiero del Sistema Metropolitano de Transporte Público.

**Segunda:** La Secretaría de Movilidad en el término de 120 días, contados desde la entrada en vigencia de esta Ordenanza Metropolitana, definirá las fórmulas de

Distribución de los ingresos generados por cobro de tarifas a través del Sistema Integrado de Recaudo (SIR) y la metodología de revisión de las tarifas del sistema de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito, para lo cual, dentro de este término contratará un estudio técnico que corresponda.

#### **DISPOSICIÓN FINAL**

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

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, el... de abril de 2019.

Abg. Diego Cevallos Salgado  
**SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

<b>CERTIFICADO DE DISCUSIÓN</b>
---------------------------------

El infrascrito Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, certifica que la presente ordenanza fue discutida y aprobada en dos debates,  
\_\_\_\_\_.- Quito,

Abg. Diego Cevallos Salgado  
**SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

**ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO.-** Distrito Metropolitano de Quito,

**EJECÚTESE:**



Dr. Mauricio Rodas Espinel  
**ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

**CERTIFICO**, que la presente ordenanza fue sancionada por el Dr. Mauricio Rodas Espinel, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el  
.- Distrito Metropolitano de Quito,

Abg. Diego Cevallos Salgado  
**SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

## ANEXO I

## CUADRO DE TARIFAS EN EL TRANSPORTE INTRACANTONAL COMBINADO Y RURAL

RUTAS	TRAMOS	Tarifas
Marín - La Salle - Cuarteles (Fajardo)	Marín - Conocoto	\$ 0,35
	Marín - La Salle	\$ 0,40
	Marín - Fajardo	\$ 0,50
	Marín - Cuarteles	\$ 0,55
Marín-San Pedro de Taboada-Cuarteles	Marín - San Pedro	\$ 0,45
	Girón - Puentes 2-8	\$ 0,45
	Marín - Cuarteles	\$ 0,55
Marín-Hospital INFA-Ontaneda Alta	Marín - Conocoto	\$ 0,35
	Marín - Innfa	\$ 0,40
	Marín - San Juan	\$ 0,45
	Marín - Ontaneda	\$ 0,50
Camal de Conocoto - El Girón	Girón - Puentes 2-8	\$ 0,45
	Girón - Camal de Conocoto	\$ 0,50
Recorridos intermedios		\$ 0,35

RUTAS	TRAMOS	Tarifas
Marín - La Merced	MARÍN - PUENTE 2	\$ 0,35
	MARÍN - PUENTES 3 AL 9	\$ 0,35
	MARÍN - SAN RAFAEL - TRIANGULO	\$ 0,35
	MARÍN - LA RECTA	\$ 0,35
	MARÍN - EL TINGO	\$ 0,35
	MARÍN - ANGAMARCA	\$ 0,35
	MARÍN - ALANGASI	\$ 0,45
	MARÍN - LA MERCED	\$ 0,50
	LA MERCED - PUENTES 7 AL 3	\$ 0,40
	LA MERCED - TRIÁNGULO /PUENTE 8	\$ 0,35
	PRADERAS - LA MERCED	\$ 0,35
	PRADERAS - ALANGASI HASTA EL PUENTE 8	\$ 0,45
	PRADERAS - PUENTES 7 AL 3	\$ 0,50
	PRADERAS - PUENTE 2 QUITO	\$ 0,65
	ILALO - LA MERCED	\$ 0,35
	ILALO - EL TINGO HASTA EL PUENTE 8	\$ 0,35
	ILALO - PUENTES 7 AL 3	\$ 0,40
	ILALO - PUENTE 2 QUITO	\$ 0,60
	LA MERCED - PUENTE 2 QUITO	\$ 0,50
	ALANGASI - PUENTES 7 AL 3	\$ 0,35

RUTAS	TRAMOS	Tarifas
El Girón - El Tingo	GIRÓN - PUENTES	\$ 0,40
	GIRÓN - EL TRIÁNGULO	\$ 0,40
	GIRÓN - EL TINGO - LA RECTA	\$ 0,45
Marín - Las Palmeras	PALMERAS - ALANGASI	\$ 0,35
	PALMERAS - EL TINGO HASTA EL PUENTE 8	\$ 0,35
	PALMERAS - PUENTES 7 AL 3	\$ 0,50
	PALMERAS - PUENTE 2 QUITO	\$ 0,60
	LA COCHA - EL TRIANGULO PUENTE 8	\$ 0,35
	LA COCHA - PUENTES 7 AL 3	\$ 0,35
	LA COCHA - PUENTE 2 QUITO	\$ 0,50
	USHIMANA - SAN CARLOS - TRIANGULO PUENTE	\$ 0,35
	USHIMANA - SAN CARLOS - PUENTES 7 AL 3	\$ 0,35
USHIMANA-SAN CARLOS - PUENTE 2 QUITO	\$ 0,45	
Marín - El Nacional	NACIONAL - PUENTE 2 MARÍN	\$ 0,65
	NACIONAL - GUANGOPOLO	\$ 0,35
	NACIONAL - EL TINGO HASTA EL PUENTE 8	\$ 0,40
	NACIONAL - PUENTES 7 AL 3	\$ 0,50
	GUANGOPOLO - MARÍN	\$ 0,55
GUANGOPOLO - PUENTES 7 AL 3	\$ 0,35	
Recorridos intermedios		\$ 0,35

RUTAS	TRAMOS	Tarifas
Marín - Pintag - San Alfonso	PLAYON - PUENTE 2	\$ 0,35



	PLAYON - PUENTE 3 AL 9	\$ 0,35
	PLAYON - TRIANGULO	\$ 0,35
	PLAYON - ESPE	\$ 0,40
	PLAYON - CASHAPAMBA	\$ 0,45
	PLAYON - ROSARIO	\$ 0,55
	PLAYON - PÍNTAG	\$ 0,55
San Alfonso - Pintag - Marín	PÍNTAG - ROSARIO	\$ 0,35
	PÍNTAG - CASHAPAMBA	\$ 0,40
	PÍNTAG - ESPE	\$ 0,40
	PÍNTAG - TRIANGULO	\$ 0,40
	PÍNTAG - PUENTE 9 AL 3	\$ 0,45
	PÍNTAG - PLAYÓN	\$ 0,55
Recorridos intermedios		\$ 0,35

TRAMOS		Tarifas
QUINCHE	IGUIÑARO	\$ 0,35
QUINCHE	CHECA	\$ 0,35
QUINCHE	YARUQUI	\$ 0,45
QUINCHE	PIFO	\$ 0,60
QUINCHE	TUMBACO	\$ 0,75
QUINCHE	CUMBAYA	\$ 0,90
QUINCHE	MIRAVALLE	\$ 0,95
QUINCHE	QUITO	\$ 1,20
QUINCHE	LA ESPERANZA	\$ 0,35
QUINCHE	ASCASUBI	\$ 0,35
QUINCHE	CALDERA	\$ 0,35
QUINCHE	MONTESERRIN	\$ 0,35
QUINCHE	CUSUBAMBA	\$ 0,40
QUINCHE	OTON	\$ 0,65
QUINCHE	LA VICTORIA	\$ 0,35
QUINCHE	STA. MONICA	\$ 0,35
QUINCHE	BELLO HORIZONTE	\$ 0,40

TRAMOS		Tarifas
IGUIÑARO	CHECA	\$ 0,35
IGUIÑARO	YARUQUI	\$ 0,35
IGUIÑARO	PIFO	\$ 0,45
IGUIÑARO	PUEMBO	\$ 0,45
IGUIÑARO	TUMBACO	\$ 0,60
IGUIÑARO	CUMBAYA	\$ 0,70
IGUIÑARO	QUITO	\$ 1,05
CHECA	YARUQUI	\$ 0,35
CHECA	PIFO	\$ 0,45
CHECA	PUEMBO	\$ 0,45
CHECA	TUMBACO	\$ 0,60
CHECA	CUMBAYA	\$ 0,70
CHECA	MIRAVALLE	\$ 0,80
CHECA	QUITO	\$ 1,00
YARUQUI	PIFO	\$ 0,35
YARUQUI	PUEMBO	\$ 0,35
YARUQUI	TUMBACO	\$ 0,45
YARUQUI	CUMBAYA	\$ 0,55
YARUQUI	MIRAVALLE	\$ 0,60
YARUQUI	QUITO	\$ 0,85

TRAMOS		Tarifas
PIFO	PUEMBO	\$ 0,35
PIFO	TUMBACO	\$ 0,35
PIFO	CUMBAYA	\$ 0,40
PIFO	MIRAVALLE	\$ 0,55
PIFO	QUITO	\$ 0,70
PUEMBO	TUMBACO	\$ 0,35
PUEMBO	CUMBAYA	\$ 0,40
PUEMBO	MIRAVALLE	\$ 0,55
PUEMBO	QUITO	\$ 0,70
TUMBACO	CUMBAYA	\$ 0,35
TUMBACO	MIRAVALLE	\$ 0,35
TUMBACO	QUITO	\$ 0,50

TRAMOS		Tarifas
CUMBAYA	MIRAVALLE	\$ 0,35
CUMBAYA	QUITO	\$ 0,35
MIRAVALLE	QUITO	\$ 0,35
TANDA	QUITO	\$ 0,40
COMUNA	QUITO	\$ 0,50
CUSUBAMBA	MONTESERRIN	\$ 0,35
CUSUBAMBA	CALDERA	\$ 0,35
CUSUBAMBA	ASCASUBI	\$ 0,35
CUSUBAMBA	LA ESPERANZA	\$ 0,35
CUSUBAMBA	QUINCHE	\$ 0,40
Recorridos intermedios		\$ 0,35

RUTAS		Tarifas
QUITO - GUAYLLABAMBA		\$ 0,70
QUITO - COCOTOG		\$ 0,45
FLORESTA - CUMBAYA		\$ 0,35
Recorridos intermedios		\$ 0,35