

Fernando  
En una copia a Dato  
Comun de Novedades  
[Signature]  
21-11-18

SECRETARÍA DE <sup>2018-177671</sup>  
**MOVILIDAD**  
ALCALDÍA

Quito DM, 20 NOV 2018  
Oficio No. SM- 2311 -2018

 SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO  
RECEPCIÓN

Fecha: 22 NOV 2018 Hora 15:00

Nº HOJAS -QUINCE- (COPIAS)

Recibido por: [Signature]

Asunto: Respuesta oficio No. SGC-3065  
Proyecto Ordenanza de Estructura Tarifaria  
Referencia: Ticket No. 2018-128173

[Vertical signature and notes on the right margin]

Licenciado  
Eddy Sánchez C.  
CONCEJAL METROPOLITANO  
Presente

De mi consideración:

En atención al oficio No. SGC-3065, de 26 de septiembre de 2018, mediante el cual solicita: "agregue en la exposición de motivos del proyecto normativo, la sustentación técnica de la tarifa de transferencia y las razones por las que se adoptó la metodología de costo de transferencia en lugar de adoptar la opción de tarifa plana"; por lo que me permito remitir a usted lo solicitado.


Atentamente,

[Signature of Alfredo León Banderas]  
Ing. Alfredo León Banderas  
Secretario de Movilidad  
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito



1 Ejemplar: Asesoría Jurídica

Elaborado por:	María Sol Sevilla	[Signature]
Revisado por:	Alfredo Vintimilla	[Signature]

SECRETARÍA CONCEJALIA	RECIBIDO: [Signature]
	FECHA: 21/11/2018
	HORA: 12:45
	FIRMA: [Signature]
EDDY SÁNCHEZ CUENCA CONCEJAL	

11:54  
22-11-2018 [Signature]



## PROYECTO DE ORDENANZA

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

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La planificación del transporte público para el Distrito Metropolitana de Quito (DMQ), con base en las políticas expuestas en el Plan Maestro de Movilidad 2009-2025 y Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, ha previsto como proyecto estratégico fundamental implementar el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ. Este proyecto ha adquirido el carácter de imprescindible en cuanto al plazo de implementación debido a la construcción de la Primera Línea de Metro de Quito (PLMQ) y en sí, al mejoramiento sustancial de los servicios de transporte, requerimiento altamente demandado por la ciudadanía. La integración del transporte público requiere de varias acciones previas claves para alcanzar ese objetivo; una de ellas es definir y aprobar la estructura tarifaria que debe aplicarse en el proceso de integración de los diferentes subsistemas de transporte público. La Municipalidad, a través de su Concejo Metropolitano, a fin de establecer un marco jurídico para dar soporte y viabilidad a la implementación del Sistema Integrado de Transporte, aprobó la Ordenanza Metropolitana No. 201 relacionada con la política tarifaria.

La Secretaría de Movilidad observando las disposiciones del Título II, Capítulo I; y, Disposición Transitoria Segunda de la Ordenanza Metropolitana No. 201 sancionada el 08 de febrero de 2018, que establece la Política Tarifaria aplicable en el Subsistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, ha generado el Informe Técnico No. SM-DPPM-090-A/2018-2018 relacionado con las Tarifas a aplicarse en el Transporte Público de Pasajeros en la Ciudad de Quito.

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

*"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 tarifaria 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."*

Respecto del análisis técnico realizado por la Secretaría de Movilidad, el Informe aludido menciona lo que continúa:

La tarifa técnica es el costo de trasladar a un usuario en los servicios de transporte público de pasajeros, valor que debe solventar en forma general, los costos de operación del viaje que realice la persona más un determinado monto de utilidad cuando el operador es privado.

La estrategia tarifaria varía de acuerdo a la forma en que la tarifa se relaciona con la distancia recorrida. La teoría considera varios tipos de tarifa:

- Tarifa variable por distancia de recorrido
- Tarifa plana o única
- Tarifa variable por etapas o transferencias
- Tarifa zonal

Es necesario establecer criterios que permitan comparar alternativas de esquema tarifario desde una óptica no solo cuantitativa sino cualitativa, dado el carácter social del transporte, y las dificultades para la determinación de costos medios o costos marginales. Para ello, se establecen los siguientes aspectos que permiten evaluar las alternativas a considerar:

- Relación tarifa - costo provisión del servicio: Se considera la tarifa al usuario y su relación con el costo de provisión del servicio, es decir que la estructura tarifaria tenga relación con las características operacionales como: distancias, horarios de operación u otros aspectos.
- Equidad de la tarifa: Es decir el impacto de cada esquema tarifario en los diferentes segmentos de usuarios con diferentes niveles socio-económicos. A partir de este mecanismo se obtiene el impacto del esquema tarifario en términos de equidad y accesibilidad para diferentes grupos de interés o población de menores ingresos.
- Atracción de usuarios de viajes cortos y/o no cautivos: La estructura tarifaria debe generar incentivos para atraer viajes de otros modos motorizados, como el vehículo particular. También, dependiendo de la ubicación geográfica, puede ofrecer ventajas para los usuarios en zonas alejadas o para quienes deben recorrer mayores distancias en lugar de utilizar el vehículo particular.
- Integración modal: Un esquema tarifario debe proveer facilidades e incentivos para realizar transbordos. Adicionalmente, se debe tener en cuenta la forma en que se distribuyen los ingresos para los distintos operadores de transporte público.
- Recaudo: Puesto que cada alternativa genera requerimientos diferentes para el Sistema Integrado de Recaudo, se determinan diferencias en los costos de inversión y operación.
- Comprensión del sistema: Un esquema tarifario debe ser de fácil comprensión y utilización por parte de los usuarios, lo cual repercute en la percepción del nivel de servicio, la certidumbre del valor del pago, y facilidad de uso de los servicios.
- Impacto en la operación: El esquema tarifario tiene impactos en la operación del sistema de transporte público en términos de tiempos de parada y tiempos de cola en estaciones, aspectos que influyen directamente en la capacidad del sistema de transporte y en la facilidad para la planificación operacional.

## **Tarifa variable por distancia de recorrido**

Consiste en una tarifa diferencial de acuerdo al uso que se haga del servicio de transporte. Este uso es determinado por la cantidad de kilómetros recorridos desde que se realiza la validación de acceso a un subsistema, hasta el momento en que se produce la salida del mismo.

Las experiencias en el diseño de diferentes sistemas inteligentes de transporte, confirman que los costos de recaudo aumentan al implementar sistemas tarifarios complejos, como el esquema de tarifas basadas en la distancia del viaje. En el subsistema de transporte convencional se requeriría instalar validadores en las puertas de salida del autobús, incrementando los costos de inversión y mantenimiento de cada unidad.

La validación a la salida del sistema tiene también impactos en la operación. Para el caso del transporte convencional, una validación a la salida incrementaría el tiempo de parada de autobuses convencionales, aumentando los costos de operación y reduciendo la capacidad del subsistema. En el caso de los sistemas con validación en estaciones se aumenta el tiempo de cola para los usuarios, porque el medio de pago también debe ser presentado/introducido al salir del sistema.

El cobro por distancia recorrida resulta inequitativo en el caso de Quito, ciudad con una configuración lineal de extensión importante, en la que en gran medida en la periferia se sitúa la población de menores ingresos, y cuya concentración de actividades de trabajo y estudio se sitúa en zonas alejadas de su origen. Esta parte de la población se vería obligada a pagar más por sus desplazamientos.

## **Tarifa plana o única**

Este esquema de tarifa consiste en el empleo de una única tarifa fija por viaje, que permite realizar transbordos dentro de una ventana de tiempo, de forma independiente al kilometraje de recorrido. Su empleo puede limitarse a una ruta, un subsistema, o bien puede aplicarse a una red completa de transporte público.

El empleo de un esquema de tarifa plana dificulta la planeación financiera de los sistemas de transporte, ya que no refleja los costos de operación de forma precisa. Dado que todos los viajes cuestan lo mismo, sin existir relación con los kilómetros que se recorren; obtener y por lo tanto evaluar indicadores específicos de costos por subsistema o ruta, se dificulta.

Al generar un único costo por viaje se incentiva la realización de transferencias entre modos, mediante lo cual se puede lograr un mejor uso de las redes existentes de transporte público.

Adicionalmente, su ejecución facilita la implementación de tecnología de recaudo, ya que al contar con un valor exacto de tarifa la validación a la salida del sistema no es necesaria.

Por otra parte, los cambios en la operación que afectan la sostenibilidad financiera del sistema, tales como incrementos en la distancia recorrida por viaje o en los tiempos de viaje, no se pueden incorporar directamente en la tarifa bajo este esquema. La falta de información específica sobre los viajes, dificulta la detección y el seguimiento de indicadores críticos para la operación del sistema.

Una tarifa plana implica la existencia de un subsidio cruzado de las personas que recorren una menor distancia hacia quienes recorren una distancia mayor, lo cual desincentiva la realización de viajes cortos por su costo en comparación con otros recorridos. Adicionalmente, es importante caracterizar la población beneficiada, ya que la existencia del subsidio cruzado no necesariamente garantiza el beneficio a los usuarios de menores ingresos, ya que existen también a las afueras de las ciudades, hogares con ingresos medios y altos. Este grupo de la población puede emplear el transporte público como alternativa para sus viajes (aunque usualmente prefieren el uso del vehículo privado) y lograr una maximización de su bienestar, con una política tarifaria principalmente dirigida a la población con menores recursos, pero que también se propicia que se disminuya el uso del vehículo particular, lo cual esta opción favorece a esa política. Actualmente, el transporte convencional en el DMQ funciona con un esquema de tarifa plana, aunque no permite transferencias entre rutas; los corredores de transporte público permiten el transbordo siempre y cuando el usuario se traslade entre los servicios de cada corredor (troncal y alimentador), así como entre corredores con integración física y tarifaria.

### **Tarifa variable por etapas o transferencias**

El esquema tarifario por etapas o transferencias corresponde a un cobro diferenciado en función del número de intercambios o transbordos entre subsistemas que el usuario realice en cada viaje durante un periodo de tiempo autorizado. Esta tarifa implica la integración tarifaria de los diferentes subsistemas de la ciudad. Este esquema es una combinación de la forma de pago del esquema de tarifa plana y del número de etapas de cada viaje. Adicionalmente, podría considerar la inclusión de precios diferenciales de acuerdo a la combinación y el orden de los modos empleados. Algunas de las ciudades donde se ha implementado este esquema son:

- Bogotá: 75 minutos, con cobro de USD 0,10 por transbordo
- Santiago de Chile: 120 minutos, con cobro de hasta USD 0,05 por transbordo
- Río de Janeiro: 150 minutos con cobro dependiendo del modo a transbordar

Al tratarse de una combinación entre el pago de tarifa plana y las características de viaje, este esquema mantendrá las ventajas y desventajas de la tarifa plana, con algunas variaciones.

Este esquema tiene la ventaja de permitir una buena aproximación al costo de prestación del servicio por modo, dado que se pueden generar cobros diferenciales al transbordar de un modo menos costoso a uno más costoso, es decir intercambios modales de sistemas operados con buses con sistemas férreos (metro). En este sentido, es un punto medio entre el pago de tarifa plana y la tarifa por distancia, que tiene en cuenta las características y modos utilizados en el viaje.

En lo relacionado al sistema de recaudo, también se requerirá una inversión adicional en el sistema ya que es necesario que la tecnología empleada incorpore el procesamiento de las validaciones realizadas para determinar cuándo inicia un nuevo viaje o cuando se debe realizar el cobro de un transbordo por tratarse de una etapa de viaje.

Este esquema tarifario supone la necesidad de una reorganización de los servicios de transporte buscando una mayor eficiencia posible en el uso de la red de transporte, principalmente mediante la realización de transferencias de modos con poca capacidad a modos de transporte masivo, proyecto de reorganización que lo está llevando adelante la Secretaría de Movilidad.

Para los usuarios este esquema supone una ventaja, ya que permite la realización de viajes de distancias largas en los que se requieren uno o más trasbordos a un precio inferior a la suma de cada modo empleado de forma individual sin integración tarifaria.

La adopción de este esquema requiere, de acuerdo a la duración y naturaleza de los viajes, la definición de una ventana de tiempo que permita trasbordos en viajes habituales; esta ventana de tiempo para el DMQ está determinada en 90 min.; tiempo que permite a los usuarios realizar el o los trasbordos necesarios sin tener que pagar una tarifa completa adicional para completar su viaje. Adicionalmente, se mantiene el principio del subsidio cruzado de usuarios que viajan distancias cortas hacia quienes viajan distancias largas, aunque éste se reduce ya que en este esquema hay un cobro adicional para los trasbordos.

### **Tarifa por zona**

Las tarifas zonales son un tipo de tarifa basada en el cobro por distancia recorrida, para lo cual se divide la ciudad en zonas y se realizará el cobro de acuerdo al número de zonas transitadas por el viajero. A mayor número de zonas transitadas el viajero deberá pagar una mayor tarifa, de esta forma el cobro se aproxima mejor al costo de la prestación del servicio por parte de los operadores.

Este tipo de tarifa es ampliamente utilizada en ciudades que tuvieron crecimientos orgánicos radiales, los cuales históricamente han determinado la generación de un gran centro de actividad hacia el cual convergen los viajes. Los precios mínimos se calculan con base en los recorridos entre dos zonas, y el precio máximo corresponderá al trayecto con mayor número de zonas en él. Su principal desventaja consiste en el castigo a los usuarios que a pesar de realizar viajes cortos estos tienen su origen y destino en diferentes zonas (incluso pueden ser estaciones contiguas), por lo que la definición de los límites entre zonas es crucial para no afectar la realización de este tipo de viajes.

La implementación de este esquema tarifario puede requerir la instalación de validadores a la salida, que permitan identificar el número de zonas que el usuario utilizó en su recorrido.

Desde el punto de vista social, la definición de diferentes áreas puede resultar positiva o negativa dependiendo de las características urbanas y demográficas locales. Por una parte, puede constituirse en una herramienta de equidad en cuanto se generen tarifas diferenciales dependiendo de las características socioeconómicas de la zona, especialmente cuando los hogares con menos ingresos están ubicados en la parte central, o al menos urbana de la ciudad. Por otra parte, en el caso de contar con una distribución de usos del suelo en donde la mayoría de puestos de estudio y trabajo se encuentren ubicados en la zona central de la ciudad, y los hogares con menor capacidad de compra en la periferia, este esquema tarifario resulta en un castigo para la población más vulnerable, situación que corresponde el caso de Quito.

### **Definición de esquema tarifario a implementarse.**

De acuerdo a los estudios de la Primer Línea de Metro de Quito (PLMQ), el 35% de los viajes tienen al menos una transferencia, lo que de acuerdo al sistema actual implica que al menos 35% de las personas están pagando dos veces para realizar su viaje, ya que no existe integración entre los subsistemas de transporte público. Adicionalmente, se estima que el 25% de los usuarios que pagan la tarifa completa (excepto estudiantes menores de 18 años, personas de la tercera edad y con discapacidad), está pagando USD 0,50 o más por viaje.

Aunque las distancias de viaje varían y con base en éstas los costos para los usuarios; el tema de las transferencias es crítico para la ciudad de Quito. No solo aquellas que se realizan dentro del casco urbano, sino también aquellas que conectan servicios provenientes de los valles vecinos con los medios de transporte en la ciudad.

La estimación de distribución de viajes por etapas considerando el actual esquema de rutas de transporte público, es la siguiente:

<b>Tipo</b>	<b>Porcentaje</b>
Sin transbordos	64,90 %
Un transbordo	28,70 %
Dos transbordos	5,70 %
Más de dos transbordos	0,70 %
<b>Total</b>	<b>100 %</b>

*Fuente: Elaboración propia en base a estudios para PLMQ 2011*

En la siguiente tabla se comparan los cuatro esquemas de tarifa descritos, aplicando los siete aspectos enunciados anteriormente, lo que permite orientar la definición de cuál esquema sería mejor aplicar en el caso de la ciudad de Quito:

<b>Aspectos de Evaluación</b>	<b>Tarifa por distancia</b>	<b>Tarifa plana</b>	<b>Tarifa por etapas</b>	<b>Tarifa zonal</b>
Relación tarifa - costo	Excelente	Mala	Buena	Regular
Equidad de la tarifa	Mala	Excelente	Buena	Buena
Atracción de usuarios	Excelente	Regular	Buena	Buena
Integración modal	Regular	Excelente	Buena	Buena
Recaudo	Mala	Buena	Buena	Regular
Comprensión del sistema	Mala	Excelente	Excelente	Buena
Impacto en la operación	Regular	Excelente	Excelente	Regular

*Fuente: Estudio del Modelo Tarifario del Sistema de TP de Quito, GSD 2017*

Valorando a cada una de las calificaciones, tenemos la siguiente tabla:

Excelente = 20 puntos  
 Buena = 15 puntos  
 Regular = 10 puntos  
 Mala = 5 puntos

<b>Aspectos de Evaluación</b>	<b>Tarifa por distancia</b>	<b>Tarifa plana</b>	<b>Tarifa por etapas</b>	<b>Tarifa zonal</b>
-------------------------------	-----------------------------	---------------------	--------------------------	---------------------



Relación tarifa - costo	20	5	15	10
Equidad de la tarifa	5	20	15	15
Atracción de usuarios	20	10	15	15
Integración modal	10	20	15	15
Recaudo	5	15	15	10
Comprensión del sistema	5	20	20	15
Impacto en la operación	10	20	20	10
<b>Total</b>	<b>75</b>	<b>110</b>	<b>115</b>	<b>90</b>

Fuente: Elaboración propia en base a GSD 2017

La valoración da como resultado que la tarifa por etapas, es decir el cobro de una tarifa base y un valor adicional por transferencia en una ventana de tiempo, es la más conveniente a aplicarse en la ciudad de Quito.

## 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

*AC*

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

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

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

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

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

**Que,** a través de Ordenanza Metropolitana 201 de 08 de febrero de 2018, se establece la política tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito y su artículo 1, señala: *"Objeto, Establecer la política tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito y los mecanismos para garantizar y fortalecer la confiabilidad, seguridad y calidad del servicio público de transporte terrestre del DMQ, en beneficio de los usuarios del mismo"*;

**Que,** el artículo 5 de la mencionada Ordenanza Metropolitana 201, 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 artículos siguientes, cuya aplicación será obligatoria por parte de los operadores que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros";*

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

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

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

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

**Que,** la Disposición Transitoria Segunda de la Ordenanza Metropolitana No. 201 ordenó que *"Dentro de los noventa (90) días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, la Secretaría de Movilidad, con la información proporcionada por las entidades metropolitanas que forman parte del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, pondrá a consideración de la Comisión de Movilidad la estructura tarifada a ser aplicada en el DMQ que incluya la forma de integración, cobro y distribución de ingresos, así como el cronograma de implementación, y la seguridad social de todos*

*los trabajadores del sistema. En la definición de esta estructura, se priorizará la aplicación de una tarifa plana para todos los Subsistemas de Transporte Público Intracantonal urbano, para una fácil comprensión, aceptación y adopción del nuevo sistema de transporte público por parte los usuarios.*

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

**Que,** a través de oficio No. SM-SD-2018-1484 de 05 de agosto de 2018, la Secretaría de Movilidad, remite el informe técnico No. SM-DPPM-090-A/2018, que trata acerca de la propuesta de estructura tarifaria para el transporte público del Distrito Metropolitano de Quito, para revisión del Consejo Metropolitano;

**Que,** en el Informe No. SM-DPPM-090-A/2018, la Secretaría de Movilidad propone el modelo de estructura tarifaria para el sistema de transporte público de pasajeros de Quito, mediante el cual se realiza un análisis del tipo de tarifas, cálculos del valor de la tarifa y el cronograma de implementación de la misma.

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

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

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

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

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

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

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

#### **TÍTULO II ESTRUCTURA TARIFARIA**



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

## CAPÍTULO I FORMA DE INTEGRACIÓN

**Artículo 3.- Fases 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 de Integración, Fase Primera de Integración, Fase Segunda de Integración; y, Fase Tercera de Integración, conforme las reglas que se prevean en esta Ordenanza.

**Artículo 4.- Fase Previa a la Integración:** Previo a la ejecución del proceso de integración del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, en las fases que correspondan; los Subsistemas "Transporte Convencional" y "Metrobús-Q", cumplirán de manera obligatoria las etapas de verificación del cumplimiento de los indicadores de calidad del servicio de transporte público; y, de mejoramiento de la situación laboral y operacional.

**Artículo 5.- Etapa de Verificación del Cumplimiento de los Indicadores de Calidad del Servicio de Transporte Público:** A través de controles periódicos efectuados por el ente metropolitano de control correspondiente, se revisará el estado físico y mecánico de las unidades de los subsistemas de "Transporte Convencional" y "Metrobús-Q"; el buen trato y servicio que brinden al usuario; así como, los estándares y niveles de operación y estándares ambientales.

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

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

Para verificar el cumplimiento del fortalecimiento del Modelo de Gestión por caja común, el ente municipal de control correspondiente inspeccionará la gestión de cada operadora.

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

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

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

Para el Subsistema "Metrobús-Q", la entidad metropolitana de control correspondiente, verificará en el plazo establecido para el efecto, que se cumpla con la reestructuración del

modelo de contratación de la alimentación, el mejoramiento de la infraestructura mediante la organización de la gestión y modelo de inversión privada, la incorporación tecnológica para el control de la operación, la modernización de la flota y optimización de la operación, la estrategia de cambio cultural de personal de la empresa y de usuarios mediante difusión y aplicación de buenas prácticas, la optimización de la estructura empresarial, la evaluación financiera de las medidas adoptadas, la reestructuración operativa en función del inicio de operación del Metro de Quito, el sistema de información al usuario, el manejo óptimo de la flota mediante sistemas tecnológicos y el punto de equilibrio financiero.

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

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

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

**Artículo 10.- Fase Tercera de Integración:** Se incorporará la Primera Línea del subsistema "Quito Cables".

## CAPÍTULO II FORMA DE COBRO

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

FASE	SUBSISTEMA	TARIFA USD	COSTO POR TRANSFERENCIA
FASE PREVIA A LA INTEGRACIÓN - ETAPA DE VERIFICACIÓN (Fase 1a)	CONVENCIONAL URBANO	0.30	NA
	METROBÚS-Q	0.30	NA
FASE PREVIA A LA INTEGRACIÓN - ETAPA DE MEJORAMIENTO (Fase 1b)	CONVENCIONAL URBANO	0.38	NA
	METROBÚS-Q	0.38	NA

<b>FASE PRIMERA DE INTEGRACIÓN (Fase 2)</b>	CONVENCIONAL URBANO **	0.38	NA
	METROBÚS-Q	0.47	+ 0.26
	METRO DE QUITO	0.47	+ 0.26
<b>FASE SEGUNDA DE INTEGRACIÓN (Fase 3)</b>	METROBÚS-Q	0.47	+ 0.26
	METRO DE QUITO	0.47	+ 0.26
	CONVENCIONAL URBANO	0.47	+ 0.26
<b>FASE DE INTEGRACIÓN TOTAL (Fase 4)</b>	METROBÚS-Q	0.48	+ 0.26
	METRO DE QUITO	0.48	+ 0.26
	CONVENCIONAL URBANO	0.48	+ 0.26
	QUITO CABLE	0.48	+ 0.26

(\*\*) El subsistema Convencional en esta Fase no está integrado, por lo que su tarifa se mantiene igual a la determinada en la Fase precedente.

El costo por transferencia, se aplicará únicamente en las fases de integración, y se pagará únicamente por una vez, independientemente del número de transferencias efectuadas, dentro de una ventana de tiempo de viaje máximo de 90 minutos.

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

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

**Artículo 13.- Tarifa intracantonal rural y combinada:** Por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, en el ámbito intracantonal rural e intracantonal combinado del Distrito Metropolitano de Quito, los usuarios deberán cancelar tarifas variables por distancia de recorrido, conforme el siguiente detalle:

RUTAS	TRAMOS	Tarifas USD
Marín - Conocoto-La Salle - Amaguaña	Marín - Conocoto-La Salle - Amaguaña	\$ 0,52
	Marín - Conocoto	\$ 0,34
	Marín - Cuarteles	\$ 0,36
	Marín - Yanahuaico	\$ 0,42
Marín-San Pedro de Taboada-Cuarteles	Marín-San Pedro de Taboada-Cuarteles	\$ 0,50

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

	Ilaló - Puentes 7 al 3	\$ 0,39
	Ilaló - Puente 2	\$ 0,57
	La Merced - Puente 2	\$ 0,48
	Alangasí - Puentes 7 al 3	\$ 0,34
Marín - Las Palmeras	Palmeras - Alangasí	\$ 0,30
	Palmeras - El Tingo hasta el Puente 8	\$ 0,34
	Palmeras - Puentes 7 al 3	\$ 0,48
	Palmeras - Puente 2	\$ 0,57
	La Cocha - El Triángulo Puente 8	\$ 0,30
	La Cocha - Puentes 7 al 3	\$ 0,34
	La Cocha - Puente 2	\$ 0,48
	Ushimana - San Carlos - Triángulo Puente 8	\$ 0,30
	Ushimana - San Carlos - Puentes 7 al 3	\$ 0,34
	Ushimana-San Carlos - Puente 2	\$ 0,42
Marín - El Nacional	Nacional - Puente 2 Marín	\$ 0,60
	Nacional - Guangopolo	\$ 0,30
	Nacional - El Tingo hasta el puente 8	\$ 0,36
	Nacional - Puentes 7 al 3	\$ 0,48
	Guangopolo - Marín	\$ 0,51
	Guangopolo - Puentes 7 al 3	\$ 0,34
Marín - Píntag - San Alfonso	Playón - Puente 2	\$ 0,30
	Playón - Puente 3 al 9	\$ 0,30
	Playón - Triángulo	\$ 0,30
	Playón - ESPE	\$ 0,36
	Playón - Cashapamba	\$ 0,42
	Playón - Rosario	\$ 0,54
	Playón - Píntag-San Alfonso	\$ 0,54
San Alfonso - Píntag - Marín	Píntag - Rosario	\$ 0,30
	Píntag - Cashapamba	\$ 0,36
	Píntag - ESPE	\$ 0,36
	Píntag - Triángulo	\$ 0,36
	Píntag - Puente 9 al 3	\$ 0,42

	San Alfonso - Píntag - Playón	\$ 0,54
QUINCHE	Iguñaro	\$ 0,30
	Checa	\$ 0,30
	Yaruquí	\$ 0,42
	Pifo	\$ 0,57
	Tumbaco	\$ 0,72
	Cumbayá	\$ 0,84
	Miravalle	\$ 0,90
	Quito	\$ 1,14
	La Esperanza	\$ 0,30
	Ascasubi	\$ 0,30
	Caldera	\$ 0,30
	Monteserrín	\$ 0,30
	Cusubamba	\$ 0,36
	Otón	\$ 0,60
	La Victoria	\$ 0,30
	Sta. Mónica	\$ 0,30
	Bello Horizonte	\$ 0,36
IGUIÑARO	Checa	\$ 0,30
	Yaruquí	\$ 0,30
	Pifo	\$ 0,42
	Puembo	\$ 0,42
	Tumbaco	\$ 0,57
	Cumbayá	\$ 0,66
	Quito	\$ 1,02
CHECA	Yaruquí	\$ 0,30
	Pifo	\$ 0,42
	Puembo	\$ 0,42
	Tumbaco	\$ 0,57
	Cumbayá	\$ 0,66
	Miravalle	\$ 0,78
	Quito	\$ 0,93
YARUQUÍ	Pifo	\$ 0,30

	Puembo	\$ 0,30
	Tumbaco	\$ 0,42
	Cumbayá	\$ 0,50
	Miravalle	\$ 0,57
	Quito	\$ 0,81
PIFO	Puembo	\$ 0,30
	Tumbaco	\$ 0,30
	Cumbayá	\$ 0,36
	Miravalle	\$ 0,50
	Quito	\$ 0,66
PUEMBO	Tumbaco	\$ 0,30
	Cumbayá	\$ 0,36
	Miravalle	\$ 0,50
	Quito	\$ 0,66
TUMBACO	Cumbayá	\$ 0,30
	Miravalle	\$ 0,30
	Quito	\$ 0,45
CUMBAYÁ	Miravalle	\$ 0,30
	Quito	\$ 0,34
MIRAVALLE	Quito	\$ 0,30
TANDA	Quito	\$ 0,36
COMUNA	Quito	\$ 0,45
CUSUBAMBA	Monteserrín	\$ 0,30
	Caldera	\$ 0,30
	Ascázubi	\$ 0,30
	La Esperanza	\$ 0,30
	Quinche	\$ 0,36
	Quito - Guayllabamba	\$ 0,66
	Quito - Cocotog	\$ 0,42
	Floresta - Cumbayá	\$ 0,30
Ofelia - Calacalí	Ofelia - Calacalí	\$ 0,65
	Cotocollao - Calacalí	\$ 0,50
	Pomasqui - Calacalí	\$ 0,36

	San Antonio - Calacalí	\$ 0,30
Ofelia- La Pampa	Ofelia- La Pampa	\$ 0,48
	Cotocollao - La Pampa	\$ 0,42
	Pomasqui - La Pampa	\$ 0,30
Ofelia- Pomasqui	Ofelia- Pomasqui	\$ 0,36
	Cotocollao - Pomasqui	\$ 0,30
Ofelia - San Antonio	Ofelia - San Antonio	\$ 0,48
	Cotocollao - San Antonio	\$ 0,42
	Pomasqui - San Antonio	\$ 0,30
Caspigasí-Miraflores-Panecillo		\$ 0,58
	Caspigasí - San Carlos	\$ 0,50
	Caspigasí - Pomasqui	\$ 0,36
	Caspigasí - San Antonio	\$ 0,30
	San Antonio - San Carlos	\$ 0,42
	Miraflores - Condado	\$ 0,30
	Miraflores - Pomasqui	\$ 0,36
	Miraflores - San Antonio	\$ 0,48

ORIGEN / DESTINO		TARIFA
El Quinche	Quito	\$ 1,14
La Esperanza	Quito	\$ 1,14
Ascázubi	Quito	\$ 1,02
Cusubamba	Quito	\$ 0,84
Los Pinos	Quito	\$ 0,84
La Victoria	Quito	\$ 0,66
Guayllabamba	Quito	\$ 0,66
San Miguel	Quito	\$ 0,42
Calderón	Quito	\$ 0,30
Carapungo	Quito	\$ 0,30
Carcelén	Quito	\$ 0,30
El Quinche	Carapungo	\$ 1,02
La Esperanza	Carapungo	\$ 1,02



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

<b>RUTA INTRACANTONAL COMBINADA SERVICIO ESPECIAL AL AEROPUERTO DE QUITO DESDE EL TERMINAL TERRESTRE CARCELÉN</b>		
Terminal Terrestre Carcelén	Luis Vaccari (Ingreso a Carapungo)	\$ 0,50
Terminal Terrestre Carcelén	Calle Guarderas (Ingreso a Calderón)	\$ 0,75
Terminal Terrestre Carcelén	San Miguel del Común	\$ 1,00

Terminal Terrestre Carcelén	Oyacoto (Peaje)	\$ 1,25
Terminal Terrestre Carcelén	Vía a Collas	\$ 1,50
Terminal Terrestre Carcelén	Terminal NAIQ	\$ 2,00

<b>RUTA INTRACANTONAL COMBINADA SERVICIO ESPECIAL AL AEROPUERTO DE QUITO DESDE LA ESTACIÓN MICROREGIONAL RÍO COCA</b>		
Río Coca	Cumbayá	\$ 0,50
Río Coca	Tumbaco	\$ 0,75
Río Coca	La Y de Puenbo	\$ 1,00
Río Coca	Pifo	\$ 1,25
Río Coca	Tababela	\$ 1,50
Río Coca	Aeropuerto	\$ 2,00
Cumbayá	Tumbaco	\$ 0,50
Cumbayá	La Y de Puenbo	\$ 0,75
Cumbayá	Pifo	\$ 1,00
Cumbayá	Tababela	\$ 1,25
Cumbayá	Aeropuerto	\$ 1,50
Tumbaco	La y de Puenbo	\$ 0,50
Tumbaco	Pifo	\$ 0,75
Tumbaco	Tababela	\$ 1,00
Tumbaco	Aeropuerto	\$ 1,25
La Y de Puenbo	Pifo	\$ 0,50
La Y de Puenbo	Tababela	\$ 0,75
La Y de Puenbo	Aeropuerto	\$ 1,00
Pifo	Tababela	\$ 0,50
Pifo	Aeropuerto	\$ 0,75
Tababela	Aeropuerto	\$ 0,50

<b>RUTA INTRACANTONAL COMBINADA SERVICIO ESPECIAL AL AEROPUERTO DE QUITO DESDE LA TERMINAL TERRESTRE QUITUMBE</b>		
Terminal Terrestre Quitumbe	Quicentro Sur	\$ 0,25
Terminal Terrestre Quitumbe	Puente de Guajaló	\$ 0,25
Terminal Terrestre Quitumbe	Puengasí	\$ 0,50

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

Gral. Rumiñahui	Y de Puenbo	\$ 1,00
Gral. Rumiñahui	Pifo	\$ 1,25
Gral. Rumiñahui	Tababela	\$ 1,50
Gral. Rumiñahui	Aeropuerto	\$ 2,00
Cumbayá	Tumbaco	\$ 0,50
Cumbayá	Y de Puenbo	\$ 0,75
Cumbayá	Pifo	\$ 1,00
Cumbayá	Tababela	\$ 1,25
Cumbayá	Aeropuerto	\$ 1,50
Tumbaco	Y de Puenbo	\$ 0,50
Tumbaco	Pifo	\$ 0,75
Tumbaco	Tababela	\$ 1,00
Tumbaco	Aeropuerto	\$ 1,25
Y de Puenbo	Pifo	\$ 0,50
Y de Puenbo	Tababela	\$ 0,75
Y de Puenbo	Aeropuerto	\$ 1,00
Pifo	Tababela	\$ 0,50
Pifo	Aeropuerto	\$ 0,75
Tababela	Aeropuerto	\$ 0,50

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

Para el caso de los recorridos intermedios, es decir, aquellos tramos internos comprendidos dentro de una ruta y que no son detallados en el cuadro precedente, se establece una tarifa por la prestación del servicio de treinta (0,30) centavos de los Estados Unidos de América.

**Artículo 14.- Tarifa preferencial intracantonal rural y combinada:** La tarifa preferencial se aplicará en todo el servicio de transporte público intracantonal rural é intracantonal combinado del Sistema Integrado de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito.

Los usuarios determinados en el artículo 12 de la presente Ordenanza pagarán una tarifa preferencial de 50% de las tarifas establecidas.

**Artículo 15.- Control en el cobro.-** Es responsabilidad del Administrador del Sistema y de las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio, velar por el cumplimiento en el cobro de las tarifas fijadas en los artículos precedentes, para lo cual se publicarán los precios que por la prestación del servicio de transporte el usuario deberá cancelar

dentro del Subsistema de Transporte Convencional en sus respectivas rutas de manera clara, visible y completa dentro de las unidades vehiculares autorizadas, así como por los diferentes medios digitales como páginas web institucionales y redes sociales.

### CAPÍTULO III FORMA DE DISTRIBUCIÓN

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

### CAPÍTULO IV DE LA SEGURIDAD SOCIAL

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

### CAPÍTULO V IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRUCTURA TARIFARIA

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

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

### DISPOSICIONES GENERALES

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

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

**Segunda:** Para alcanzar la confiabilidad, seguridad y calidad en el servicio de transporte público de pasajeros, se deberá observar lo estrictamente estipulado en la Ordenanza Metropolitana 201, sancionada el 08 de febrero de 2018.

#### **DISPOSICIONES TRANSITORIAS**

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

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

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

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

#### **DISPOSICIÓN FINAL**

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

Dado y firmado en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano de Quito.

oficio 2311

impreso por Alfredo Ernesto (SECRETARIO) Leon Banderas (alfredo.leon@quito.gob.ec), 21/11/2018 - 09:23:25

<b>Estado</b>	abierto	<b>Antigüedad</b>	0 m
<b>Prioridad</b>	3 normal	<b>Creado</b>	21/11/2018 - 09:23:15
<b>Cola</b>	CONCEJO METROPOLITANO::Sánchez Eddy	<b>Creado por</b>	Leon Banderas Alfredo Ernesto (SECRETARIO)
<b>Bloquear</b>	bloqueado	<b>Tiempo contabilizado</b>	0
<b>Identificador del cliente</b>	PJ-005		
<b>Propietario</b>	efsanchez (Eddy Fernando Sanchez Cuenca)		

Objetos enlazados

**Padre:** Ticket#2018-128173: Oficio No. 0350-DCHA-DMQ-18 OBSERVACIONES ORDENANZA TARIFA

Información del cliente

**Nombre:** SECRETARIA DE MOVILIDAD  
**Apellido:** SECRETARIA DE MOVILIDAD  
**Identificador de usuario:** Alfredo Ernesto Leon Banderas  
**Correo:** alfredo.leon@quito.gob.ec  
**Teléfono:** 395-2300 ext 14002  
**Cliente:** PERSONAS JURÍDICAS-EMPRESAS PÚBLICAS

Artículo #1

**De:** "SECRETARIA DE MOVILIDAD SECRETARIA DE MOVILIDAD" <alfredo.leon@quito.gob.ec>,  
**Para:** CONCEJO METROPOLITANO::Sánchez Eddy  
**Asunto:** oficio 2311  
**Creado:** 21/11/2018 - 09:23:15 por cliente  
**Tipo:** teléfono  
**Adjunto (MAX 8MB):** Oficio\_No\_SM-2311.pdf (1.1 MBytes)  
**Respuesta a oficio No. SGC-3065**

