

02 ENE 2019

2019-000323

Quito DM.

Oficio No. SM- 0001 -2019

Doctor
Mauricio Rodas Espinel
ALCALDE METROPOLITANO

Abogado
Diego Cevallos Salgado
**SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**
Presente.-

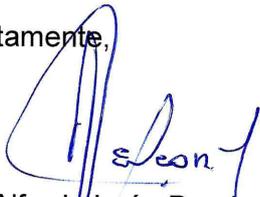
Asunto: Proyecto de Ordenanza sobre Estructura Tarifaria

De mi consideración:

Expresándole un cordial saludo y augurándole éxitos en las funciones que diligentemente desempeña en favor del Distrito Metropolitano de Quito, me dirijo a Usted con la intención de poner en su conocimiento el proyecto de "Ordenanza Metropolitana que Establece la Estructura Tarifaria para el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito", para que el mismo, salvo su mejor criterio, sea conocido y tratado en la mesa de trabajo del Concejo Metropolitano convocada para el día 03 de enero de 2019.

Agradecido por su amable atención.

Atentamente,



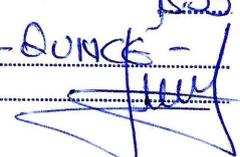
Ing. Alfredo León Banderas
SECRETARIO DE MOVILIDAD
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito



QUITO SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO
ALCALDÍA RECEPCIÓN

Fecha: 02 ENE 2019 Hora 15:33

Nº. HOJAS -DUNCE-

Recibido por: 

ACCIÓN	RESPONSABLE	UNIDAD	FECHA	SUMILLA
Elaborado por	K. Aguirre	AJ	2019-01-02	
Revisado por:	A. Vintimilla	AJ	2019-01-02	4/

Ejemplar 1: Alcaldía Metropolitana del MDMQ.
Ejemplar 2: Secretaría General del Concejo Metropolitano del MDMQ.
Ejemplar 3: Secretaria de Movilidad

CC para conocimiento
Ejemplar 4: Asesoría Jurídica

PROYECTO DE ORDENANZA

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

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

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

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

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

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

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

La transferencia de competencias a los gobiernos municipales y metropolitanos señalada en la Resolución citada; a través del artículo 1 de la Resolución N° 003-CNC-2014 emitida por el Consejo Nacional de Competencias el 22 de septiembre de 2014, fue ratificada en los siguientes términos: *“Se ratifica que la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro del territorio cantonal a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, fue transferida de manera obligatoria y*

definitiva; (...)”, estableciéndose adicionalmente en esta resolución que dicha competencia no puede ser devuelta ni rechazada por los gobiernos que la adquirieron.

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

Desde el año 2015, 13 ciudades de las más importantes del país han revisado las tarifas y han fijado nuevos valores. Se resalta que todos los municipios, catalogados como modelo de gestión A según el Consejo Nacional de Competencias, con excepción del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito; han establecido el valor de 30 centavos de dólar de los Estados Unidos de Norteamérica como nueva tarifa a ser cobrada al usuario.¹

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

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

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

La Ordenanza Metropolitana No. 0185 sancionada el 29 de septiembre de 2017, aporta el marco legal para la contratación de los Sistemas Inteligentes de Transporte a aplicar en el Sistema Metropolitano de Transporte Público. La ordenanza mencionada busca conseguir una ciudad más amable para la ciudadanía, a través de la movilidad, con la incorporación de procesos

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

técnicos de administración en su gestión y operación, tales como el Sistema Integrado de Recaudo, el Sistema de Apoyo a la Explotación y el Sistema de Información al Usuario.

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

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

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

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

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

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

La "Consultoría para la estructuración del modelo tarifario del sistema metropolitano de transporte público de pasajeros de Quito" parte de una revisión de la estructura de costos de los cuatro subsistemas de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito (Metrobús-Q, Intracantonal Urbano, Metro y Cable), con el objetivo de calcular la tarifa técnica de cada uno y sus costos totales anuales. La tarifa técnica de cada subsistema corresponde al valor medio por

viaje que es requerido para cubrir la remuneración de los operadores y agentes que participan en el servicio. Mientras la tarifa técnica de un viaje, que comprende varias etapas, (ejemplo: Metro + Metrobús-Q), será la suma de los costos de cada una de las etapas.

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

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

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

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 y Cable las inversiones en infraestructura no hacen parte de los elementos a remunerar mediante la tarifa.

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

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

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

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

El Informe Técnico presentado por la Secretaría de Movilidad, establece que el 73% de la población usa el transporte público como modo de movilización motorizado, por lo que mejorar y ordenar el Sistema de Transporte Público del DMQ, supone realizar mejoras en beneficio de la mayoría de la población. En la actualidad, en el subsistema Convencional se realizan un millón seiscientos mil viajes; y, en el Subsistema Metrobús-Q, un millón de viajes, en un día laborable, estos son datos importantes en una población de 2'781.641 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 3% 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 determinada², que para el caso de la presente Ordenanza ha sido definida en noventa minutos.

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

Uno de los productos de la Consultoría contratada por la Secretaría de Movilidad fue la determinación de la tarifa técnica para el subsistema convencional o intracantonal urbano en su situación actual y otra tarifa técnica cumpliendo con lo establecido en las Leyes, Reglamentos, Ordenanzas y Resoluciones en materia de transporte público de pasajeros. La tarifa técnica obtenida en la situación actual con base a los egresos que se producen por la operación de un servicio de transporte (costos variables + costos fijos + costos de capital) es superior a la tarifa

² Tiempo suficiente para que una persona realice su viaje completo.

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 junio 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 la Ordenanza No. 201.

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

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

La tarifa técnica con un costo por transferencia se obtiene a partir de los cálculos realizados para una tarifa plana; es decir, se establece una tarifa base menor a la tarifa plana, para cada uno de los subsistemas, que sería la que pagarían los usuarios que realizan su viaje en una sola etapa (70% de los usuarios de transporte de la ciudad de Quito). El costo de la transferencia resulta ser el valor que se requiere para llegar al total que debe obtenerse por el recaudo en los subsistemas que se integran. El costo por transferencia debe ser un valor asequible para los usuarios que realizan un viaje con varias etapas (30% de los usuarios de transporte de la ciudad de Quito), y que en muchos casos son quienes viven en zonas más alejadas con un perfil menor de ingresos.

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

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

Por tales consideraciones, le corresponde al Concejo del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, conocer y aprobar el siguiente proyecto de Ordenanza Metropolitana por la cual se

establece la Estructura Tarifaria para el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con las facultades que le atribuye el artículo 8, numerales 1 y 6 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito; y, el artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización –COOTAD.

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CONSIDERANDO:

- Que,** la Constitución de la República establece en su artículo 47 que el Estado garantizará políticas de prevención de las discapacidades y, de manera conjunta con la sociedad y la familia, procurará la equiparación de oportunidades para las personas con discapacidad y su integración social, señalando en el numeral 3 ibídem que: *“Se reconoce a las personas con discapacidad, los derechos a: (...) 3. Rebajas en los servicios públicos y en servicios privados de transporte y espectáculos.”*;
- Que,** la Constitución establece en su artículo 66 numeral 25 que se reconoce y garantiza a las personas: *“25. El derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato, así como a recibir información adecuada y veraz sobre su contenido y características”*;
- Que,** el artículo 226 de la Norma Máxima prevé que *“las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución.”*;
- Que,** el artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador en sus numerales 3 y 6, manifiesta que los gobiernos municipales tendrán, entre otras, las competencias exclusivas de *“Planificar, construir y mantener la viabilidad urbana;”* y *“Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”*;
- Que,** el artículo 266 de la Constitución establece que los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables, y en el ámbito de sus competencias y territorio y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas distritales”;
- Que,** el artículo 314 de la Constitución de la República determina que *“El Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad. El Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, y establecerá su control y regulación”*;
- Que,** el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD, en el literal b) de su artículo 54, prevé como función del gobierno descentralizado municipal el *“diseñar e implementar políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio, en el marco de sus competencias constitucionales y legales”*. En el artículo 55 literales e) y f) de la norma ibídem establecen como competencia exclusiva del gobierno autónomo descentralizado municipal, *“crear, modificar, exonerar o suprimir mediante ordenanzas, tasas, tarifas y contribuciones especiales de mejoras;”* y, *“planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción”*; en concordancia con lo previsto

en el literal a) del artículo 57, que como atribución del concejo municipal prevé “*El ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado municipal, mediante la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones*”;

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

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

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

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

Que, la LOTTTSV en el primer inciso de su artículo 30.4 señala que: “*Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar*”;

Que, los literales a), c) y h) del artículo 30.5 de la LOTTTSV establecen que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán entre sus competencias: “*a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal; (...) c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la*

clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector; (...) h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector”;

Que, de igual forma la LOTTTSV establece en su artículo 48 que *“en el transporte terrestre, gozarán de atención preferente las personas con discapacidades, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niñas, niños y adolescentes, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de esta Ley. Se establecerá un sistema de tarifas diferenciadas en la transportación pública en beneficio de niñas, niños y adolescentes, personas con discapacidad, adultas y adultos mayores de 65 años de edad. El reglamento a la presente Ley determinará el procedimiento para la aplicación de tarifas”;*

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

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

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

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

2. Los estudiantes de los niveles básico y bachillerato que acrediten su condición mediante presentación del carné estudiantil otorgado por el Ministerio de Educación, pagarán una tarifa preferencial del 50% bajo las siguientes condiciones:
a) Que el servicio lo utilicen durante el periodo o duración del año escolar.
b) Que lo utilicen de lunes a viernes.

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

3. Las niñas, niños y adolescentes, pagarán una tarifa del 50%. Los niños, niñas y adolescentes hasta los 16 años de edad no estarán en la obligación de presentar ningún documento que acredite su edad. Los adolescentes estudiantes desde los 16 años de

edad en adelante accederán a la tarifa preferencial mediante la presentación de su cédula de identidad.

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

- Que,** el numeral 1 del artículo 60 del Reglamento a la LOTTTSV determina que el servicio de transporte Intracantonal es el que opera dentro de los límites cantonales, pudiendo ser un servicio urbano (entre parroquias urbanas), servicio rural (entre parroquias rurales) o servicio combinado (entre parroquias urbanas y rurales);
- Que,** mediante Resolución N° 001-DIR-2003-CNTTT de 22 de enero de 2003, el ex Consejo Nacional de Tránsito fijó los valores de las tarifas de transporte público en sus diferentes modalidades, cuyo valor a pagar por la prestación del servicio de transporte urbano a nivel nacional fue establecido en veinticinco (0,25) centavos de dólar de los 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 0201 de 08 de febrero de 2018, se establece la política tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito y su artículo 1, señala: *“Objeto, Establecer la política tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito y los mecanismos para garantizar y fortalecer la confiabilidad, seguridad y calidad del servicio público de transporte terrestre del DMQ, en beneficio de los usuarios del mismo”*;
- Que,** el artículo 5 de la mencionada Ordenanza Metropolitana 0201, dice: *“De la Estructura Tarifada.- La estructura o régimen tarifado al que se sujetarán los usuarios por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros dentro del Distrito Metropolitano de Quito, será el determinado por el Concejo Metropolitano, en ejercicio de sus facultades, el mismo que dispondrá el valor por concepto de tarifa, forma de cobro, mecanismos de integración y distribución de los ingresos producto del recaudo, conforme los principios, objetivos y conceptos contenidos en los ad-Mulos siguientes, cuya aplicación será obligatoria por parte de los operadores que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros”*;
- Que,** el artículo 8 ibídem señala: *“Esquema de tarifas.- Los tipos de tarifa que podrán ser aplicadas dentro del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del DMQ responderán a las características operacionales de cada uno de los Subsistemas que lo componen y a los principios de equidad, accesibilidad, sostenibilidad y bienestar social, brindando facilidad de uso a los usuarios. Para cada uno de los Subsistemas de Transporte Público de Pasajeros, se especificará el tipo de tarifa conforme el siguiente esquema:*
- a. Tarifa plana o única*
 - b. Tarifa variable por distancia de recorrido*
 - c. Tarifa variable por etapas o transferencias*
 - d. Tarifa por zona*
- El Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros implementará herramientas técnicas que promuevan la integración modal y tarifada en el Distrito Metropolitano de Quito, las mismas que serán de cumplimiento obligatorio para los actores y entidades que forman parte de cada uno de los Subsistemas de Transporte, en el ámbito de sus competencias”*;
- Que,** el artículo 10 de la misma Ordenanza, menciona: *“Tarifa técnica.- Previa la fijación por parte del Concejo Metropolitano, de las tarifas que el usuario deberá pagar por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, el Administrador del Sistema, acorde a la política tarifaria definida, ejecutará los procesos de actualización y revisión de la estructura de costos que permita calcular la tarifa técnica referencial en cada Subsistema y que cubra los costos de inversión, operación y el retorno sobre la inversión de los operadores del sistema de transporte público, bajo los principios establecidos en el artículo 5 de la presente ordenanza, a partir de un modelo de negocio basado en la optimización de costos en las operaciones por la incorporación de las ventajas que genera la economía de escala y las prácticas corporativas en la gestión de las obligaciones legales y contractuales.*

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

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

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

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

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

EXPIDE LA SIGUIENTE:

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

TÍTULO I OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

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

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

TÍTULO II
ESTRUCTURA TARIFARÍA
FORMA DE INTEGRACIÓN, COBRO Y DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS PARA EL
SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

CAPÍTULO I
FORMA DE INTEGRACIÓN

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

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

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

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

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

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

Además de verificar lo previsto en los incisos precedentes, la entidad metropolitana encargada de la movilidad; y, la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito o

quienes hagan sus veces, verificarán el cumplimiento de la normativa laboral vigente, y la implementación de sistemas inteligentes de transporte.

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

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

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

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

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

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

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

**CAPÍTULO II
FORMA DE COBRO**

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

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
FASE TERCERA DE INTEGRACIÓN	METROBÚS-Q	0.45	+ 0.25
	METRO DE QUITO	0.45	+ 0.25
	CONVENCIONAL	0.45	+ 0.25
	OTROS SUBSISTEMAS	POR DEFINIR	POR DEFINIR

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

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

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

Para las personas con discapacidad se establecerá la tarifa preferencial de diez centavos de dólar de los Estados Unidos de Norteamérica conforme lo establecido en el artículo 1 de la Ordenanza

Metropolitana No. 054 sancionada el 01 de abril de 2015. En caso de transferencias, se establece la tarifa preferencial de 5 centavos de dólar.

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

RUTAS	TRAMOS	Tarifas
Marín - Conocoto-La Salle - Amaguaña	Marín - Conocoto-La Salle - Amaguaña	\$ 0,52
	Marín - Conocoto	\$ 0,34
	Marín - Cuarteles	\$ 0,36
	Marín - Yanahuaico	\$ 0,42
Marín-San Pedro de Taboada-Cuarteles	Marín-San Pedro de Taboada-Cuarteles	\$ 0,50
	Marín - San Pedro	\$ 0,42
	Marín - La Paz	\$ 0,36
Marín-Hospital INFA-Ontaneda Alta	San Juan-Conocoto-Autopista-Marín	\$ 0,42
	Conocoto-Autopista-Marín	\$ 0,34
	Ontaneda-Conocoto-Puengasí-Marín	\$ 0,48
	Conocoto-Puengasí-Marín	\$ 0,34
	Administración Zonal Los Chillos -Marín	\$ 0,42
	Conocoto-Marín	\$ 0,34
Dean Bajo-6 de junio-Conocoto - Armenia - El Girón	Dean Bajo-6 de junio-Conocoto - Armenia - El Girón	\$ 0,48
	6 de junio-Conocoto - Armenia - El Girón	\$ 0,48
	Armenia - El Girón	\$ 0,42
El Girón - La Merced	El Girón - La Merced	\$ 0,58
	Alangasí - El Girón	\$ 0,50
	Tingo - El Triángulo	\$ 0,42
	Autopista Rumiñahui- El Girón	\$ 0,36
Marín - La Merced	Marín - Puente 2	\$ 0,30
	Marín - Puentes 3 al 9	\$ 0,34
	Marín - San Rafael - Triángulo	\$ 0,34
	Marín - La Recta	\$ 0,34
	Marín - El Tingo	\$ 0,34
	Marín - Angamarca	\$ 0,34
	Marín - Alangasí	\$ 0,42
	Marín - la Merced	\$ 0,48
	La Merced - Puentes 7 al 3	\$ 0,39

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

	San Alfonso - Pintag - 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
	Oton	\$ 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
YARUQUI	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
	Cumbaya	\$ 0,36
	Miravalle	\$ 0,50
	Quito	\$ 0,66
TUMBACO	Cumbayá	\$ 0,30
	Miravalle	\$ 0,30
	Quito	\$ 0,45
CUMBAYA	Miravalle	\$ 0,30
	Quito	\$ 0,34
MIRAVALLE	Quito	\$ 0,30
TANDA	Quito	\$ 0,36
COMUNA	Quito	\$ 0,45
CUSUBAMBA	Monteserrin	\$ 0,30
	Caldera	\$ 0,30
	Ascasubí	\$ 0,30
	La Esperanza	\$ 0,30
	Quinche	\$ 0,36
	Quito – Guayllabamba	\$ 0,66
	Quito – Cocotog	\$ 0,42
	Floresta - Cumbayá	\$ 0,30
Ofelia - Calacali	Ofelia – Calacali	\$ 0,65
	Cotocollao – Calacali	\$ 0,50
	Pomasqui – Calacali	\$ 0,36
	San Antonio – Calacali	\$ 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
Caspigasi-Miraflores-Panecillo		\$ 0,58
	Caspigasi - San Carlos	\$ 0,50
	Caspigasi – Pomasqui	\$ 0,36
	Caspigasi - 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
Ascazúbí	El Quinche	\$ 0,30
La Esperanza	El Quinche	\$ 0,30
El Quinche	Río Coca	\$ 1,14
Cusubamba	Río Coca	\$ 0,90
Guayllabamba	Río Coca	\$ 0,90
Peaje	Río Coca	\$ 0,60
San Miguel	Río Coca	\$ 0,60
Calderón	Río Coca	\$ 0,36

RUTA INTRACANTONAL COMBINADA SERVICIO ESPECIAL AL AEROPUERTO DE QUITO DESDE EL TERMINAL TERRESTRE CARCELÉN		
Terminal Terrestre Carcelén	Luis Vaccari (Ingreso a Carapungo)	\$ 0,50
Terminal Terrestre Carcelén	Calle Guarderas (Ingreso a Calderón)	\$ 0,75
Terminal Terrestre Carcelén	San Miguel del Común	\$ 1,00
Terminal Terrestre Carcelén	Oyacoto (Peaje)	\$ 1,25
Terminal Terrestre Carcelén	Vía a Collas	\$ 1,50
Terminal Terrestre Carcelén	Terminal NAIQ	\$ 2,00

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

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

Terminal Terrestre Quitumbe	Puengasí	\$ 0,50
Terminal Terrestre Quitumbe	Gral. Rumiñahui	\$ 0,50
Terminal Terrestre Quitumbe	Cumbayá	\$ 0,50
Terminal Terrestre Quitumbe	Tumbaco	\$ 1,00
Terminal Terrestre Quitumbe	Y de Puenbo	\$ 1,00
Terminal Terrestre Quitumbe	Pifo	\$ 1,25
Terminal Terrestre Quitumbe	Tababela	\$ 1,50
Terminal Terrestre Quitumbe	Aeropuerto	\$ 2,00
Quicentro Sur	Puente de Guajaló	\$ 0,25
Quicentro Sur	Puengasí	\$ 0,50
Quicentro Sur	Gral. Rumiñahui	\$ 0,50
Quicentro Sur	Cumbayá	\$ 0,50
Quicentro Sur	Tumbaco	\$ 1,00
Quicentro Sur	Y de Puenbo	\$ 1,00
Quicentro Sur	Pifo	\$ 1,25
Quicentro Sur	Tababela	\$ 1,50
Quicentro Sur	Aeropuerto	\$ 2,00
Puente de Guajaló	Puengasí	\$ 0,50
Puente de Guajaló	Gral. Rumiñahui	\$ 0,50
Puente de Guajaló	Cumbayá	\$ 0,50
Puente de Guajaló	Tumbaco	\$ 1,00
Puente de Guajaló	Y de Puenbo	\$ 1,00
Puente de Guajaló	Pifo	\$ 1,25
Puente de Guajaló	Tababela	\$ 1,50
Puente de Guajaló	Aeropuerto	\$ 2,00
Puengasí	Gral. Rumiñahui	\$ 0,50
Puengasí	Cumbayá	\$ 0,50
Puengasí	Tumbaco	\$ 1,00
Puengasí	Y de Puenbo	\$ 1,00
Puengasí	Pifo	\$ 1,25
Puengasí	Tababela	\$ 1,50
Puengasí	Aeropuerto	\$ 2,00
Gral. Rumiñahui	Cumbayá	\$ 0,50
Gral. Rumiñahui	Tumbaco	\$ 1,00
Gral. Rumiñahui	Y de Puenbo	\$ 1,00
Gral. Rumiñahui	Pifo	\$ 1,25
Gral. Rumiñahui	Tababela	\$ 1,50
Gral. Rumiñahui	Aeropuerto	\$ 2,00
Cumbayá	Tumbaco	\$ 0,50
Cumbayá	Y de Puenbo	\$ 0,75
Cumbayá	Pifo	\$ 1,00
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 13.- Tarifa preferencial intracantonal rural y combinada: La tarifa preferencial se aplicará en todo el servicio de transporte público intracantonal rural e intercantonal 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 13 de la Ordenanza Metropolitana No. 201 sancionada el 08 de febrero de 2018.

Artículo 14.- 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.

CAPÍTULO III DE LA SEGURIDAD SOCIAL

Artículo 15.- 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.

CAPÍTULO IV 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 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 a la integración										
Fase Primera de Integración										
Fase Segunda de Integración										

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.

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

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

CERTIFICADO DE DISCUSIÓN

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
DSCS