

REGISTRO OFICIAL[®]

ÓRGANO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR



Quito
Alcaldía Metropolitana

**CONCEJO DEL DISTRITO
METROPOLITANO DE QUITO**

ORDENANZA No. 127-2026

**QUE REFORMA EL LIBRO
IV. 2 RESPECTO DEL RÉGIMEN
TARIFARIO APLICABLE A
LA INTEGRACIÓN DE LOS
SUBSISTEMAS DEL SISTEMA
METROPOLITANO DE
TRANSPORTE PÚBLICO DE
PASAJEROS DEL CÓDIGO
MUNICIPAL PARA EL DMQ**

**ORDENANZA METROPOLITANA No. 127-2026****EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO****CONSIDERANDO:**

- Que** el artículo 226 de la Constitución de la República del Ecuador, dispone: *“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 227 de la Constitución de la República del Ecuador establece que la administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, transparencia y evaluación;
- Que** el artículo 238 de la Carta Magna, determina: *“Los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. En ningún caso el ejercicio de la autonomía permitirá la secesión del territorio nacional”*;
- Que** el artículo 240 de la Constitución de la República del Ecuador señala: *“Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales (...)”*;
- Que** el artículo 264 numeral 6 de la Constitución de la República del Ecuador, establece como una de las competencias exclusivas de los gobiernos municipales: *“(...); 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”*;
- Que** el artículo 266 de la Constitución de la República del Ecuador, señala: *“Los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias (...)”*;

- Que** el segundo inciso del artículo 314 de la Constitución de la República del Ecuador 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. Además de ello, el mismo artículo indica que, el Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos y establecerá su control y regulación;
- Que** la Constitución de la República del Ecuador, en los artículos 66 numeral 25 y 394, garantiza el derecho de las personas a la libertad de tránsito y movilidad, así como el acceso a bienes y servicios públicos y privados de calidad, prestados con eficiencia, eficacia y buen trato; y establece la obligación del Estado de garantizar la libertad de transporte terrestre dentro del territorio nacional, en el marco de los principios de accesibilidad, seguridad y servicio a la ciudadanía;
- Que** el artículo 5 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización («COOTAD»), determina lo siguiente: *“La autonomía política, administrativa y financiera de los gobiernos autónomos descentralizados y regímenes especiales prevista en la Constitución de la República del Ecuador comprende el derecho y la capacidad efectiva de estos niveles de gobierno para regirse mediante normas y órganos de gobierno propios, en sus respectivas circunscripciones territoriales, bajo su responsabilidad, sin intervención de otro nivel de gobierno y en beneficio de sus habitantes. Esta autonomía se ejercerá de manera responsable y solidaria (...)”*;
- Que** los literales e) y f) del artículo 55 del COOTAD disponen: *“Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: (...) e) Crear, modificar, exonerar o suprimir mediante ordenanzas, tasas, tarifas y contribuciones especiales de mejoras; f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal(...)”*;
- Que** la letra q) del artículo 84 del COOTAD manda: *“Son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano: “(...) q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de territorio”*;
- Que** la letra a) del artículo 87 del Código mencionado, señala las atribuciones del Concejo Metropolitano, entre las cuales se encuentra: *“a) Ejercer la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones”*;

- Que** el artículo 130 del COOTAD, determina que la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte terrestre corresponden al Gobierno Autónomo Metropolitano, dentro de su territorio;
- Que** el artículo 166 del COOTAD respecto al “Financiamiento de Obligaciones” señala: *“Toda norma que expida un gobierno autónomo descentralizado que genere una obligación financiada con recursos públicos establecerá la fuente de financiamiento correspondiente”*;
- Que** el Código Orgánico Integral Penal en su artículo 391 numerales 13 y 15, tipifican como una contravención de tránsito de sexta clase y por lo tanto, sanciona con una multa equivalente al 10% de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de tres puntos en su licencia de conducir: numeral *“13) La o el conductor de transporte público de servicio masivo que incumpla las tarifas preferenciales fijadas por la ley en beneficio de los niños, estudiantes, personas adultas y mayores de sesenta y cinco años de edad y personas con capacidades especiales”*; y, numeral *“15) La o el conductor, controlador o ayudante de transporte público o comercial que maltrate de obra o de palabra a los usuarios”*;
- Que** el artículo 3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial(«LOTTTSV»), determina: *“(…) 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** los literales c), h) y k) del artículo 30.5 de la LOTTTSV establecen que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán entre sus competencias: *“(…) c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del sector; (...) h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación. El Ministerio del sector establecerá el marco referencial correspondiente (...); k) Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales”*;
- Que** el artículo 47 de la LOTTTSV determina que: *“El transporte terrestre de personas, animales o bienes responderá a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad, y tarifas equitativas (...)”*;

- Que** el artículo 48 de la LOTTTSV establece: *“Garantía en la transportación de grupos de atención prioritaria. - 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** los literales a), b), c), d); y, e) del artículo 54 de la LOTTTSV, determinan: *“(...) la prestación del servicio de transporte atenderá los siguientes aspectos: a) La protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres, hombres, adultos mayores adolescentes, niñas y niños; b) La eficiencia en la prestación del servicio; c) La protección ambiental; d) La prevalencia del interés general por sobre el particular; y, e) Tarifas técnicas, justas y equitativas para la ciudadanía y las operadoras de transporte público y comercial”;*
- Que** el artículo 55 de la LOTTTSV determina: *“El transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación”;*
- Que** el artículo 65 de la LOTTTSV señala: *“Ámbitos de operación del servicio de transporte público.- El servicio de transporte público comprende los siguientes ámbitos de operación: intracantonal, interprovincial, intraprovincial e internacional”;* en armonía con lo dispuesto en el artículo 66 ibidem, que define al servicio de transporte público intracantonal, como aquel que opera dentro de los límites cantonales y por ende le corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados la celebración de los contratos de operación correspondientes;
- Que** el literal a) del artículo 75 de la LOTTTSV señala: *“Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ejercicio de sus respectivas competencias, en el ámbito de su jurisdicción, otorgar los siguientes títulos habilitantes según corresponda: a) Contratos de Operación para la prestación de servicio de transporte público de personas o bienes, para el ámbito intracantonal (...);”*
- Que** el primer inciso del artículo 76 de la LOTTTSV, determina: *“Del Contrato, Permiso o Autorización para la prestación de servicios de transporte público.- El contrato de operación*

para la prestación del servicio de transporte público de personas, animales y/o bienes es el título habilitante mediante el cual el Estado entrega a una persona jurídica que cumpla los requisitos legales, la facultad de establecer y prestar los servicios a los cuales se refiere la Ley, así como para el uso de rutas, frecuencias y vías públicas. El contrato de operación de servicio del transporte público se sujetará al procedimiento especial establecido en el Reglamento (...);

Que el artículo innumerado siguiente al artículo 86 del cuerpo normativo citado, bajo el título “*Del sistema de pago electrónico*”, determina: “*Las cooperativas de transporte terrestre público y los Gobiernos Autónomos Descentralizados cantonales con población mayor a 200 mil habitantes contarán, adicionalmente, con un sistema de cobro de pasajes que utilice medios de pago electrónicos*”;

Que los literales a), e) y f) del artículo 201 de la LOTTTSV, determinan 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 la Disposición Transitoria Vigésima Sexta de la LOTTTSV señala: “*En un plazo no mayor a cuatro (4) años contados a partir de la presente reforma (RO. Suplemento 150, 29-XII-2017), las cooperativas de transporte terrestre público y los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales que cuenten con una población mayor a veinte y cinco mil (25.000) habitantes, implementarán sistemas de cobro de pasajes que utilice medios de pago electrónicos de acuerdo al reglamento que para el efecto, emitan dichos Gobiernos Autónomos Descentralizados en el ámbito de su competencia*”;

Que el numeral 1 del artículo 60 del Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial («*RLOTTTSV*») determina: “*1. Servicio de Transporte Intracantonal: Es el que opera dentro de los límites cantonales, pudiendo ser un servicio urbano (entre parroquias urbanas) o un servicio rural (entre parroquias rurales). El perímetro urbano de un cantón, según sea el caso para el servicio de transporte, será determinado por los gobiernos autónomos descentralizados en coordinación con las Unidades Administrativas Regionales o Provinciales; o directamente por los gobiernos autónomos descentralizados que hubieren asumido las competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Será responsable de este registro la Unidad Administrativa en donde se preste el servicio o el gobierno autónomo descentralizado que haya asumido la*

competencia en el correspondiente territorio. Previa a la suscripción de los contratos de operación del servicio combinado (esto es entre parroquias urbanas y rurales) deberá contarse con los informes técnicos respectivos (...)";

Que el artículo 66 del RLOTTTSV determina: *"Contrato de operación: es el título habilitante mediante el cual el Estado concede a una persona jurídica, que cumple con los requisitos legales y acorde al proyecto elaborado, la facultad de establecer y prestar los servicios de transporte terrestre público de personas en los ámbitos y vehículos definidos en el artículo 63 de este Reglamento"*; en armonía con lo dispuesto en el artículo 76 del reglamento ibidem que establece los requisitos mínimos que deben contener los contratos de operación;

Que el artículo 1 del Reglamento del artículo 104 del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, expedido mediante Decreto Ejecutivo No. 544, publicado en el Registro Oficial No. 329 de 26 de noviembre de 2010, establece que las instituciones del sector público podrán realizar transferencias directas de recursos públicos a favor de personas naturales o jurídicas de derecho privado, exclusivamente para la ejecución de programas o proyectos de inversión en beneficio directo de la colectividad; asimismo, dispone que, en el caso de los gobiernos autónomos descentralizados, los concejos municipales o metropolitanos establecerán, mediante resolución, los criterios y orientaciones generales que deberán observar sus entidades para la realización de dichas transferencias;

Que los numerales 1, 2; y, 3 del artículo 89 del Reglamento General del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, respecto a las donación o asignaciones no reembolsables, indican: *"1. Toda transferencia a organismos privados debe responder a un proceso de planificación que permita evidenciar con claridad los objetivos, metas, productos y/o servicios públicos que están prestando a través de organismos privados; 2. Las transferencias de recursos para la ejecución de entes privados deberán ser exclusivamente para temas en el ámbito de las competencias de cada entidad pública otorgante, de conformidad con la Ley; 3. En los convenios debe estipularse claramente el plazo de vigencia de la donación, es decir, que no sea de renovación tácita e indefinida (...)"*;

Que mediante Acuerdo Ministerial Nro. 067 – 2021 de 03 de enero de 2022, el Ministro de Transporte y Obras Públicas expidió la *"Metodología para la Fijación de Tarifas para el Transporte Público de Pasajeros en el Ámbito Intracantonal Urbano"*;

- Que** mediante Ordenanza Metropolitana Nro. 017-2020 de 27 de noviembre de 2020, el Concejo Metropolitano de Quito, expidió la Ordenanza Metropolitana Reformatoria del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito que establece la Integración de los Subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, en el cual se incorporó la Sección II del Régimen Tarifario aplicable a la Integración de los Subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros y sus anexos relacionados con la Estructura Tarifaria;
- Que** mediante Ordenanza Metropolitana Nro. 046-2022 de 09 de diciembre de 2022, el Concejo Metropolitano de Quito, expidió la Ordenanza Metropolitana reformativa a varios artículos del Libro IV. 2 De la Movilidad del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito;
- Que** la Disposición General Cuarta de la Ordenanza Metropolitana Nro. 046-2022, señala: *“Modificar la denominación de los “Anexos del artículo 2: Estructura Tarifaria. (Anexo 1 – Componentes Costos Buses Convencionales; Anexo 2 – Resumen Tarifas Subsistema Combinado –Rural)”, por la siguiente: “Anexo 1: Estructura Tarifaria. (Subanexo 1.1 – Componentes Costos Buses Convencionales; Subanexo 1.2 – Resumen Tarifas Subsistema Combinado –Rural)”;*
- Que** mediante Ordenanza Plan Urbanístico Complementario Nro. PUC-001-2024 de 06 de febrero de 2024 el Concejo Metropolitano de Quito, aprobó el Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito –PMMS DMQ (2023-2042) junto con sus diez planes y dos documentos complementarios;
- Que** mediante Ordenanza Metropolitana Nro. 124-2026 de 26 de mayo de 2026, el Concejo Metropolitano, sancionó la Ordenanza Metropolitana de Codificación del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito;
- Que** el artículo 67.48 de la Ordenanza Metropolitana de Codificación del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, respecto a la facultad legislativa del Concejo Metropolitano de Quito, señala: *“(…) Tal como lo establecen los incisos finales de los artículos 264 y 266 de la Constitución de la República, la facultad legislativa del Concejo Metropolitano de Quito se expresa a través de ordenanzas.”;*
- Que** el artículo 2893 de la Ordenanza Metropolitana de Codificación del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito define al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, en los siguientes términos: *“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 proveer 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. Los usuarios y usuarias del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros gozarán de todos los derechos y garantías establecidas en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, por cuanto son estos los principales beneficiarios de la implementación del Sistema”;

Que el numeral 1 del artículo 2903, de la Ordenanza Metropolitana de Codificación del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, relacionado con la Regulación, señala: *“1. Le corresponde al Concejo Metropolitano de Quito establecer, mediante Ordenanza Metropolitana, el régimen general al que, en el Distrito Metropolitano de Quito, se sujeta la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y los y las Participantes del Sistema que intervienen en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros”;*

Que el artículo 2923 ibidem manifiesta: *“Regulación del servicio de transporte. - El servicio de transporte público en las diferentes modalidades estará regulado por las disposiciones de la ley, así como por esta normativa y por las ordenanzas y reglamentos que expida el Concejo Metropolitano de Quito”;*

Que el artículo 3228 de la Ordenanza Metropolitana de Codificación del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, dispone: *“Es competencia del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en el ejercicio de su autonomía, establecer la estructura tarifaria a ser aplicada en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito y establecer los mecanismos que considere necesarios para el cumplimiento de las normas del ordenamiento jurídico nacional y local vigente”;*

Que el artículo 3232 de la Ordenanza Metropolitana de Codificación del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, dispone: *“La estructura o régimen tarifario 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 3233 de la Ordenanza Metropolitana de Codificación del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, establece: *“Principios. - En la fijación de tarifas que por la prestación del servicio de transporte público los usuarios deberán cancelar en el Distrito Metropolitano de Quito, el Municipio, a través de sus entidades metropolitanas competentes, garantizará que su revisión y análisis previo se ajuste a los principios de:*

(...)11. Sostenibilidad, garantizando el equilibrio económico financiero del Sistema y el acceso a tarifas socialmente justas para los usuarios del servicio”;

Que el artículo 3234 de la Ordenanza Metropolitana de Codificación del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, señala: *“En la determinación de las tarifas para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito, se deberá dar cumplimiento con los siguientes objetivos:*

a. Para el Administrador del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito y autoridades metropolitanas competentes:

- 1. Garantizar un buen nivel de servicio y la satisfacción de los usuarios.*
- 2. Facilitar el uso del servicio de transporte público.*
- 3. Lograr una movilidad sostenible mediante la promoción y el fomento del uso del transporte público sobre el transporte privado.*
- 4. Garantizar la transparencia en la gestión del recaudo del sistema.*
- 5. Ofrecer un adecuado nivel de accesibilidad a los diferentes grupos de usuarios.*
- 6. Reducir la evasión del pago de la tarifa por parte de usuarios.*
- 7. Promover la optimización y sostenibilidad financiera de sus operaciones.*

b. Para los Usuarios del servicio:

- 1. Contar con un esquema de tarifas sencillo y comprensible que le permita conocer fácilmente el costo de su viaje.*
- 2. Minimizar el costo monetario de su viaje apoyado en un esquema tarifario para varios modos.*
- 3. Mejorar el nivel de servicio.*

c. Para los Operadores y/u Operadoras autorizadas a la prestación del servicio:

- 1. Garantizar un buen nivel de servicio y la satisfacción de los usuarios.*
- 2. Recibir los ingresos suficientes para cubrir la inversión, costos de operación y rentabilidad, en función de lo que determine el estudio y considerando que este es un servicio público.*
- 3. Reducir la evasión del pago de la tarifa por parte de usuarios.*
- 4. Reducir los tiempos de embarque de los usuarios, implementando las distintas opciones de pago existentes, en efectivo o pre-pagadas.*
- 5. Promover la optimización y sostenibilidad financiera de sus operaciones.*

El Administrador del Sistema implementará las políticas, normas y estándares de los mecanismos de control y fiscalización que sean necesarios con el fin de garantizar el cumplimiento de los objetivos aquí dispuestos, que conlleve la prestación de un servicio de transporte seguro, confiable y de calidad en beneficio de los usuarios”;

Que el artículo 3235 de la Ordenanza Metropolitana de Codificación del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito establece: *“Esquema de tarifas. - Los tipos de tarifa que podrán ser aplicadas dentro del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito 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 (...);*

Que el artículo 3237 de la Ordenanza Metropolitana de Codificación del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito respecto a la tarifa técnica, señala: *“Prevía 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*

3233 del presente Título, 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 el artículo 3238 de la Ordenanza Metropolitana de Codificación del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, prescribe: *“Con el fin de garantizar el nivel de calidad de servicio ofertado al usuario, el Administrador del Sistema, de forma permanente, actualizará la información relativa a los costos de los componentes que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, conforme los lineamientos de la política tarifaria, para lo cual y previamente, evaluará las condiciones del servicio, el cumplimiento de los indicadores de calidad correspondientes y sujeción a la normativa legal aplicable.*

Del análisis efectuado y en caso de existir variaciones representativas en la estructura de costos, se pondrá en conocimiento del Concejo Metropolitano a través del informe respectivo, para su resolución al amparo de las disposiciones legales aplicables”;

Que el artículo 3239 de la Ordenanza Metropolitana de Codificación del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, respecto al “Equilibrio económico financiero”, prescribe: *“En la fijación de tarifas dentro del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, el Municipio velará por garantizar el equilibrio económico financiero de la operación y el acceso a tarifas socialmente justas para los usuarios del servicio”;*

Que el artículo 3240 de la Ordenanza Metropolitana de Codificación del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, relacionado con la “Tarifa Preferencial”, señala: *“En la prestación del servicio de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, conforme las disposiciones de orden constitucional y legal, tendrán derecho a tarifas preferenciales:*

- 1. Personas con discapacidad;*
- 2. Estudiantes de nivel básico y bachillerato, en los términos que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de aplicación;*

3. Niñas, niños y adolescentes, en los términos que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de aplicación; y,

4. Personas mayores de 65 años.

Para efectos de control y acceso a la tarifa preferencial establecida para cada Subsistema, los usuarios deberán presentar obligatoriamente los documentos que justifiquen o acrediten su condición ante los operadores de transporte”;

Que el artículo 3241 de la Ordenanza Metropolitana de Codificación del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, respecto a la aplicabilidad de las tarifas, establece: *“Las tarifas fijadas en el Sistema de Transporte Público de Pasajeros serán aplicables de lunes a domingo los 365 días del año, en los términos que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de aplicación, para lo cual los Operadores otorgarán información clara, veraz y oportuna a los usuarios del servicio sobre la fijación y el cobro de las tarifas dispuestas”;*

Que el artículo 3243 de la Ordenanza Metropolitana de Codificación del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, relacionado con la “Metodología para el cálculo de tarifas”, indica: *“La metodología a aplicarse para el cálculo de tarifas tomará en cuenta los componentes de los costos de operación de los diferentes tipos y tecnologías de vehículos y la demanda reflejada en el número de pasajeros en un mismo periodo de tiempo, conforme a la siguiente fórmula general:*

$$\text{Tarifa técnica} = \frac{\text{Costo de operación}}{\text{Número de pasajeros}}$$

Para determinar los costos de operación de los diferentes subsistemas de transporte público, el Administrador del Sistema actualizará y, de ser el caso, pondrá en conocimiento del Concejo Metropolitano, los valores de los componentes que constan en el Modelo Tarifario de cálculo que dispone y que se describen en el siguiente artículo”;

Que el artículo 3244 de la Ordenanza Metropolitana de Codificación del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, en torno a los “Componentes”, dice: *“Los componentes de los costos de operación de los subsistemas de transporte público son los siguientes:*

1. Costos Variables: Mantenimiento preventivo, correctivo, combustibles y/o energía eléctrica o la que corresponda a emisiones no contaminantes y neumáticos.

2. Costos Fijos: Mano de obra directa, indirecta, gastos de administración, obligaciones fiscales y operacionales; y, seguros.

El detalle de los costos establecidos en este artículo, se encuentran determinados en el "Anexo 1: Estructura Tarifaria. (Subanexo 1.1 – Componentes Costos Buses Convencionales; Subanexo 1.2 – Resumen Tarifas Subsistema Combinado –Rural)". El mismo que será actualizado por el Administrador del Sistema en los términos previstos en el ordenamiento jurídico nacional vigente, y deberá ser puesto en conocimiento del Concejo Metropolitano para su aprobación";

Que el artículo 3245 de la Ordenanza Metropolitana de Codificación del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito determina: *"Esquema de Tarifas sin integración. – Una vez que se hayan suscrito las adendas a los contratos de operación y nuevas autorizaciones y cumplidos los indicadores de calidad de servicio de transporte público de pasajeros, que formarán parte de estos, se aplicarán las siguientes tarifas:*

La tarifa plana o única para el subsistema de transporte público convencional intracantonal urbano y el Subsistema Metrobús-Q del Distrito Metropolitano de Quito, será de \$ 0,35 USD (Treinta y cinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América).

Para el caso del servicio de transporte público prestado a través de buses eléctricos u otra tecnología de baja emisión, calificada previamente por la Secretaría de Movilidad mediante informe técnico, la tarifa será de \$ 0.45 USD (Cuarenta y cinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América).

La tarifa variable por distancia de recorrido para el subsistema de transporte público convencional intracantonal combinado y rural, será de 0,35 USD (Treinta y cinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América) y su valor incremental se calculará de acuerdo con las distancias de recorrido fijadas en tramos, conforme se detalla en el Anexo 02 de esta Sección.

A los valores de las tarifas plana o única y variable por distancia de recorrido, se aplicará la tarifa preferencial prevista en el régimen jurídico aplicable, en especial, el Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; la Ley Orgánica de Discapacidades y, el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito";

Que el artículo 3247 de la Ordenanza Metropolitana de Codificación del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, establece: *“Forma de cobro o pago. – Los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros podrán acceder a los siguientes métodos de pago:*

En el caso del subsistema convencional no integrado, la forma de cobro o pago de la tarifa se realizará en efectivo y directamente en las unidades de transporte hasta que se implemente la integración del SMTTP. Sin perjuicio de lo anterior, los operadores podrán implementar los medios de accesos establecidos por el Administrador de Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, garantizando la interoperabilidad futura con el Sistema Integrado de Recaudo, conforme la Norma Técnica emitida por el Administrador del Sistema. La forma de cobro o pago de la tarifa en los servicios que se integren se realizará mediante el Sistema Integrado de Recaudo (SIR). Los operadores deberán implementar medios de accesos establecidos por el Administrador de Sistema garantizando la interoperabilidad con el Sistema Integrado de Recaudo, conforme la Norma Técnica emitida por el Administrador del Sistema”;

Que mediante Decreto Ejecutivo No. 125 de 12 de septiembre de 2025, el Presidente Constitucional de la República del Ecuador, dispuso: *“Artículo 1.- Impleméntese un mecanismo de compensación por la aplicación de la reforma del precio del diésel automotriz, a través de una transferencia monetaria mensual para los propietarios de vehículos cuya modalidad de transporte público sea intracantonal (urbano, combinado, rural), intraprovincial e interprovincial, que se determinen conforme los parámetros indicados en este Decreto Ejecutivo, desde las entidades públicas competentes”;*

Que mediante Decreto Ejecutivo No. 352 de 31 de marzo de 2026, el Presidente Constitucional de la República del Ecuador, reformó el Decreto Ejecutivo No. 125 de 12 de septiembre de 2025, reformado mediante Decreto Ejecutivo No. 161 de 26 de septiembre de 2025, en cual dispuso: *“a) Sustitúyase la Disposición General Décima, por la siguiente: DÉCIMA.- El mecanismo de compensación para los propietarios de vehículos cuya modalidad de transporte público sea intracantonal (urbano, combinado o rural) se aplicará por ocho (8) meses; el Comité de Optimización Energética podrá evaluar la necesidad de prorrogar su aplicación por un tiempo máximo adicional de cuatro (4) meses. Para los propietarios de vehículos cuya modalidad de transporte público sea intraprovincial se aplicará por siete (7) meses”;*

- Que** la Resolución de Concejo Metropolitano No. C-0028 de 26 de enero del 2011, en su artículo 1, establece que el “GAD” del Distrito Metropolitano de Quito para el cumplimiento de sus fines, podrá realizar donaciones y asignaciones no reembolsables a personas naturales o jurídicas de derecho privado, para la ejecución de programas y proyectos de inversión en beneficio directo de la colectividad: “(...) b) Cuando se trate de donaciones o asignaciones no reembolsables efectuadas en aplicación de ordenanzas metropolitanas o resoluciones adoptadas por el Concejo Metropolitano (...)”;
- Que** mediante Resolución C57 de 21 de febrero de 2015, el Concejo Metropolitano de Quito, creó el Plan de Fortalecimiento de la Calidad del Servicio de Transporte Terrestre Público Intracantonal Urbano del Distrito Metropolitano de Quito, con el fin de elevar, optimizar y mejorar la calidad del servicio de transporte público intracantonal urbano y avanzar a la modernización de este servicio, con la aplicación de un sistema integrado de recaudo, un sistema de ayuda a la explotación y desarrollar el sistema de información al usuario;
- Que** mediante Resolución C024 de 8 de febrero de 2018, el Concejo Metropolitano de Quito, creó el Plan de Retribución a la Mejora de la Calidad en la Prestación del servicio de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, con el objeto de promover y garantizar la mejora en la calidad del servicio de transporte público de pasajeros dentro del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), mediante la asignación de recursos no reembolsables a favor de los Operadores del Servicio”;
- Que** mediante Memorando Nro. GADDMQ-SGP-2026-0118-M de 28 de mayo de 2026, la Secretaría General de Planificación, en lo pertinente señala: “(...) Una vez revisada la información correspondiente, se verifica que el proyecto “Mejoramiento del Servicio en el Sistema Integrado de Transporte Público” consta en el Anteproyecto del Plan Operativo Anual 2026, anexo a la Ordenanza PMU No. 013-2025, sancionada el 09 de diciembre de 2025, mediante la cual el Concejo Metropolitano aprobó el Presupuesto General del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito para el ejercicio económico 2026. Asimismo, el referido proyecto forma parte de la estructura programática del Plan Operativo Anual 2026 de la Secretaría de Movilidad. En tal virtud, se confirma la existencia del mencionado proyecto (...)”;
- Que** mediante Informe Técnico Nro.2026, IT-SM-DMPPM-092 de 29 de mayo de 2026, denominado “ACTUALIZACIÓN DE LA TARIFA PARA EL SUBSISTEMA

CONVENCIONAL INTRACANTONAL URBANO, COMBINADO Y RURAL A APLICARSE EN LA SITUACIÓN SIN INTEGRACIÓN PREVIO A LA SEGUNDA FASE DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO (SITP-DMQ)”, la Dirección de Políticas y Planeamiento de la Movilidad de la Secretaría de Movilidad determinó la necesidad de efectuar una actualización tarifaria que permita equilibrar la sostenibilidad económica de los operadores de transporte público y el acceso de los usuarios a una tarifa socialmente justa, garantizando la continuidad de la prestación del servicio bajo condiciones adecuadas de seguridad, cobertura, frecuencia y eficiencia; y, adicionalmente, recomendó la implementación de una medida temporal de carácter económico orientada a garantizar la continuidad de la prestación del servicio de transporte público de pasajeros hasta el 31 de diciembre de 2026; y,

En ejercicio de las atribuciones que le confieren los artículos 240 y 266 de la Constitución de la República del Ecuador; 87 letra a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y 8 número 1 de la Ley de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito; expide la siguiente:

ORDENANZA METROPOLITANA QUE REFORMA EL LIBRO IV. 2 RESPECTO DEL RÉGIMEN TARIFARIO APLICABLE A LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Artículo 1.- Refórmense los siguientes artículos del Libro IV.2. de la Movilidad del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito:

Artículo (...)- Inclúyase a continuación del literal m) en el artículo 2948 relacionado con la renovación de contratos o permisos de operación, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, el siguiente literal:

“n. Certificación emitida por el Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, que acredite la implementación y operatividad del Sistema Integrado de Recaudo (SIR), del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) y del Sistema de Información al Usuario (SIU), de conformidad con los lineamientos técnicos y operacionales emitidos para el efecto”.

Artículo (...).- Agréguese a continuación del literal e) del artículo 2952 con relación a la terminación del título habilitante, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, el siguiente literal:

“f. Incumplir con la implementación del Sistema Integrado de Recaudo (SIR), del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) y del Sistema de Información al Usuario (SIU), dentro de los plazos establecidos en el Código Municipal, o incumplir los lineamientos técnicos y operacionales emitidos por el Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.”

Artículo (...).- Agréguese a continuación del literal h) del artículo 2959 relacionado a la suspensión de la habilitación operacional, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, el siguiente literal:

“i. No aprobar la inspección técnica anual para el monitoreo y verificación de las condiciones y elementos de seguridad aplicables a la prestación del servicio. En este caso, se impondrá una multa equivalente al cincuenta por ciento (50%) de una remuneración básica unificada y la suspensión que trata el presente artículo.

Artículo (...).- Refórmese el artículo 3225 relativo al objeto con el siguiente texto:

“Artículo 3225.- Objeto.- Establecer la política tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito; así como, los mecanismos para garantizar y fortalecer la confiabilidad, seguridad, sostenibilidad y calidad del servicio público de transporte terrestre del Distrito Metropolitano de Quito, en beneficio de los usuarios del mismo.”

Artículo (...).- Inclúyanse a continuación del literal m) en el artículo 3227 relativo a las definiciones sobre la política tarifaria, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, los siguientes literales:

“n) Tarifa socialmente justa.- Valor tarifario determinado considerando las condiciones socioeconómicas de la población usuaria del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, orientado a garantizar la accesibilidad al servicio de transporte público.

o) Costo por kilómetro recorrido.- Valor monetario que representa el costo de la disponibilidad del servicio por cada kilómetro recorrido por el vehículo durante la prestación del servicio de transporte público, considerando los costos fijos, variables y de capital determinados para el efecto”.

Artículo (...).- Refórmese el artículo 3232 relativo a la estructura tarifaria con el siguiente texto:

“Artículo 3232.- De la Estructura Tarifaria.- La estructura o régimen tarifario 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.

Su aplicación será obligatoria por el Administrador del Sistema y de parte de los operadores que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros”.

Artículo (...).- Refórmese el numeral 11 del artículo 3233 relativo a principios con el siguiente texto:

“(...) 11. Sostenibilidad, garantizando el equilibrio económico financiero del Sistema y el acceso a tarifas socialmente justas para los usuarios del servicio, para lo cual se deberá implementar mecanismos de ingresos operacionales y no operacionales necesarios”.

Artículo (...).- Refórmese el numeral 7 del literal a) del artículo 3234 relativo a los objetivos para el Administrador del Sistema de Transporte Público de Pasajeros y autoridades metropolitanas competentes, el siguiente texto:

“7. Promover los mecanismos para garantizar la optimización y sostenibilidad financiera de la operación del Sistema.”

Artículo (...).- Inclúyase a continuación del numeral 5 del literal c) del artículo 3234, relativo a los objetivos para los operadores el siguiente texto:

“6. Cumplir estrictamente con los indicadores de calidad y obligaciones operacionales;

7. Implementar obligatoriamente el SIU, SAE y SIR para asegurar la eficiencia y seguridad del sistema.”

Artículo (...).- Refórmese el artículo 3238 relativo al ajuste de costos con el siguiente texto:

“Con el fin de garantizar el nivel de calidad de servicio ofertado al usuario, el Administrador del Sistema, de forma permanente, actualizará la información relativa a los costos de los componentes que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, conforme los lineamientos de la política tarifaria, para lo cual y previamente, se evaluarán

integralmente las condiciones del servicio, el cumplimiento efectivo de los indicadores de calidad, la naturaleza social de la tarifa y sujeción a la normativa legal aplicable, garantizando que todo ajuste técnico se realice priorizando la protección de los grupos de atención prioritaria y personas en situación de vulnerabilidad.

Del análisis efectuado y en caso de existir variaciones representativas en la estructura de costos, se pondrá en conocimiento del Concejo Metropolitano a través del informe respectivo, para su resolución al amparo de las disposiciones legales aplicables”.

Artículo (...).- Agréguese al final del artículo 3239 relativo al equilibrio económico financiero, el siguiente texto:

“Para garantizar el equilibrio económico financiero de la operación, el Administrador del Sistema, adoptará mecanismos tanto operacionales como no operacionales.”

Artículo (...).- Sustitúyase el último inciso del artículo 3240 relativo a tarifa preferencial por el siguiente texto:

“Para efectos de control y acceso a la tarifa preferencial establecida para cada Subsistema, los usuarios deberán presentar obligatoriamente los documentos que justifiquen o acrediten su condición ante los operadores de transporte y deberán estar debidamente registrados en el Sistema Integrado de Recaudo.”

Artículo (...).- Sustitúyase el artículo 3245 relativo al esquema de tarifas sin integración, por el siguiente texto:

“Artículo 3245.- Esquema de Tarifas sin integración. – La tarifa plana o única para el subsistema de transporte público convencional intracantonal urbano y el Subsistema Metrobús-Q del Distrito Metropolitano de Quito, será de \$ 0,40 USD (Cuarenta centavos de dólar de los Estados Unidos de América).

Para el caso del servicio de transporte público prestado a través de buses eléctricos u otra tecnología de baja emisión, calificada previamente por la Secretaría de Movilidad mediante informe técnico, la tarifa será de \$ 0.45 USD (Cuarenta y cinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América).

La tarifa variable por distancia de recorrido para el subsistema de transporte público convencional intracantonal combinado y rural, cuando el trayecto inicie en la parte urbana su valor inicial será de 0,40 (cuarenta centavos de dólar de los Estados Unidos de América)

y su valor incremental se calculará de acuerdo con las distancias de recorrido fijadas en tramos.

Para los trayectos cuyo origen inicie en el área rural se calculará un tramo inicial que establezca una tarifa base de 0,40 USD (cuarenta centavos de dólar de los Estados Unidos de América) y variará considerando las distancias en función de las paradas ubicadas dentro de las parroquias rurales; una vez inicie el trayecto en la parte urbana para quienes embarquen y desembarquen dentro de este perímetro se considerará la tarifa plana.

A los valores de las tarifas plana o única y variable por distancia de recorrido, se aplicará la tarifa preferencial prevista en el régimen jurídico aplicable, en especial, el Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y la Ley Orgánica de las Personas con Discapacidad”.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA. - La tarifa prevista en el artículo 3245 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, reformado mediante la presente Ordenanza, entrará en vigencia a partir del 01 de enero de 2027. Hasta la entrada en vigencia de la tarifa prevista en el inciso anterior, continuará aplicándose la tarifa vigente de 0.35 USD (Treinta y cinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América), conforme el régimen jurídico metropolitano correspondiente.

SEGUNDA. - La Secretaría de Movilidad, en su calidad de entidad rectora del sector y Administradora del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, en coordinación con las dependencias municipales competentes, gestionará las acciones administrativas, financieras y presupuestarias necesarias para asegurar los recursos destinados a la implementación del mecanismo de carácter económico previsto en la presente ordenanza, con la finalidad de contribuir a la continuidad y sostenibilidad de la prestación del servicio de transporte público y garantizar una tarifa socialmente justa, de conformidad con lo previsto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Lo dispuesto en la presente disposición se aplicará sin perjuicio del ejercicio de las atribuciones de fiscalización que corresponden al Concejo Metropolitano de Quito, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente.

TERCERA. - La Secretaría de Movilidad velará por el cumplimiento del proyecto “Mejoramiento del Servicio en el Sistema Integrado de Transporte Público”, de conformidad con lo establecido en la presente Ordenanza y demás normativa aplicable.

CUARTA. - El mecanismo de carácter económico previsto en la presente ordenanza no será aplicable a la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito ni a la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito.

QUINTA. - Los operadores de transporte público convencional deberán realizar una inspección técnica anual para el monitoreo y verificación del cumplimiento de las condiciones y elementos de seguridad aplicables a la prestación del servicio.

Para el efecto, la Secretaría de Movilidad en coordinación con la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, emitirá el procedimiento correspondiente para su ejecución, en el ámbito de sus competencias.

SEXTA. - Las operadoras que prestan el servicio de alimentación e integración al Subsistema Metrobús-Q, deberán cumplir obligatoriamente con las políticas, estándares, protocolos tecnológicos, mecanismos de interoperabilidad y demás lineamientos técnicos y operacionales emitidos por el Administrador del Sistema para la implementación, operación y mantenimiento del Sistema Integrado de Recaudo (SIR), Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) y Sistema de Información al Usuario (SIU), garantizando su integración con el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

SÉPTIMA. - El Alcalde Metropolitano podrá establecer, mediante resolución y con sustento en los informes técnicos, jurídicos y financieros, emitidos por el Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, mecanismos destinados a promover el uso de medios electrónicos de pago en el Sistema Integrado de Recaudo, a través de beneficios dirigidos a los usuarios, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente.

OCTAVA. - El Administrador del Sistema, una vez implementado el Sistema Integrado de Recaudo (SIR) por el Subsistema Convencional, garantizará el funcionamiento del Fideicomiso Global de conformidad con los lineamientos técnicos y operacionales emitidos en la Ordenanza Metropolitana Nro. 118-2026.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA. - Los operadores de transporte público convencional, así como los que prestan el servicio de alimentación e integración al Subsistema Metrobús-Q y aquellos que formen parte del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, deberán implementar el Sistema Integrado de Recaudo (SIR), en el plazo máximo de ocho (8) meses a partir de la sanción de la presente ordenanza, de conformidad con los lineamientos técnicos y operacionales emitidos por el Administrador del Sistema.

El incumplimiento de la presente disposición dará lugar a la imposición de las sanciones administrativas correspondientes, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente.

SEGUNDA. - Los operadores de transporte público convencional, así como los que prestan el servicio de alimentación e integración al Subsistema Metrobús-Q, deberán implementar el Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) y el Sistema de Información al Usuario (SIU), hasta el 31 de diciembre de 2026, de conformidad con los lineamientos técnicos y operacionales emitidos por el Administrador del Sistema, y mantenerlos permanentemente operativos e interoperables con las plataformas tecnológicas metropolitanas.

El incumplimiento de la presente disposición dará lugar a la imposición de las sanciones administrativas correspondientes, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente.

TERCERA. - En el término de treinta (30) días a partir de la sanción de la presente ordenanza, la Secretaría de Movilidad en coordinación con la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el ámbito de sus competencias, emitirá el procedimiento técnico y operativo para la realización de la inspección técnica anual destinada al monitoreo y verificación del cumplimiento de las condiciones y elementos de seguridad aplicables a la prestación del servicio de transporte público convencional, la cual determinará el cronograma de implementación para esta inspección.

CUARTA. - Con la finalidad de contribuir al mejoramiento de la calidad, continuidad y sostenibilidad de la prestación del servicio público de transporte, así como garantizar a la ciudadanía el acceso a una tarifa socialmente justa, créese, con carácter temporal y extraordinario, un mecanismo de carácter económico a través de una asignación de recursos no reembolsables en el marco del proyecto de inversión "Mejoramiento del Servicio en el Sistema Integrado de Transporte Público", en beneficio directo de la colectividad del Distrito Metropolitano de Quito.

Este mecanismo de carácter económico se hará efectivo a partir de la sanción de esta ordenanza hasta el 31 de diciembre de 2026.

Serán beneficiarios de este mecanismo de carácter económico, de manera individual, los propietarios de vehículos habilitados para la prestación del servicio de transporte público intracantonal, sean personas naturales o personas jurídicas, en las modalidades urbano, combinado y rural. La asignación del mecanismo se realizará, exclusivamente, en función de la flota operativa asignada a cada ruta, de conformidad con los respectivos contratos de operación y con los contratos correspondientes al Corredor Central Norte y al Corredor Sur Occidental.

Para acceder a la asignación de recursos no reembolsables, la Secretaría de Movilidad realizará la validación y el registro de los beneficiarios, para lo cual se deberá cumplir con los siguientes requisitos:

a. Requisitos presentados por el representante legal de la operadora de transporte público:

1. Solicitud de pago suscrita por el representante legal de la operadora, que contenga el listado de los beneficiarios correspondientes al período objeto de pago, identificados con su respectiva placa y registro municipal. El número de beneficiarios estará limitado a la flota operativa asignada a las rutas, de conformidad con los respectivos contratos de operación y, para los casos que correspondan del Corredor Central Norte y del Corredor Sur Occidental.
2. Certificado de no adeudar al Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito, correspondiente a cada beneficiario, emitido el último día del mes correspondiente al periodo de pago, cuya presentación será responsabilidad del representante legal de la operadora de transporte público convencional.
3. Certificado bancario de cuenta activa del beneficiario, cuya presentación será responsabilidad del representante legal de la operadora de transporte público convencional.

4. Declaración juramentada suscrita por el representante legal de la operadora de transporte público convencional, mediante la cual declare que las unidades incluidas en la solicitud de pago, prestaron efectivamente el servicio público de transporte durante el mes objeto de la asignación, identificando para el efecto la placa y el registro municipal de cada unidad.

b. Requisitos emitidos por las dependencias y entidades municipales:

5. Certificado que acredite la vigencia del contrato de operación para la prestación del servicio de transporte público intracantonal, en las modalidades urbano, combinado o rural, emitido por la Dirección Metropolitana de Gestión de la Movilidad de la Secretaría de Movilidad.
6. Reporte del sistema AS-400 que contenga la nómina actualizada de socios y flota vehicular habilitada, generado por la Dirección Metropolitana de Gestión de la Movilidad de la Secretaría de Movilidad.
7. Certificados emitidos por la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por operadora, que contenga el listado de unidades de transporte público que hayan aprobado el proceso de matriculación correspondiente al año 2026; o que hayan cumplido con el proceso de matriculación de conformidad con la normativa vigente.
8. Certificado que contenga el listado de vehículos titulares que hayan prestado el servicio de alimentación durante el período correspondiente al pago, por cada operadora de transporte público convencional, emitido por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito.
9. Convenio tripartito suscrito entre la Secretaría de Movilidad, el representante legal de la operadora de transporte público convencional, y los beneficiarios del mecanismo económico, de conformidad con la Disposición Transitoria Quinta de la presente Ordenanza, para la implementación del Sistema de Ayuda a la Explotación

(SAE) y del Sistema de Información al Usuario (SIU) así como la entrega de mecanismo económico.

- 10.** Documento que acredite el cumplimiento correspondiente al período mensual de conformidad con la Disposición Transitoria Quinta de la presente Ordenanza, emitido por la Secretaría de Movilidad.

La asignación se realizará mediante un pago único de manera mensual por beneficiario habilitado, correspondiente al respectivo mes de ejecución y devengamiento, y estará sujeta al cumplimiento y presentación de los requisitos previstos en la presente ordenanza. La asignación tendrá carácter individual por cada unidad habilitada, sin que sea necesario que la totalidad de la flota de la operadora cumpla con los requisitos para acceder al mecanismo.

No será necesaria la presentación de los documentos o información que ya reposen en los archivos, registros o bases de datos de la Secretaría de Movilidad o de las entidades del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, para lo cual la administración realizará las verificaciones correspondientes, de conformidad con los principios de simplificación administrativa, eficiencia y eliminación de cargas innecesarias previstos en la normativa vigente sobre simplificación y eficiencia de trámites administrativos.

La Secretaría de Movilidad ejecutará y será responsable del proceso de depuración de la información de los beneficiarios que cumplieron con los requisitos antes mencionados y parámetros establecidos en la normativa legal vigente previa a la solicitud de pago a la Dirección Metropolitana Financiera, conforme el flujo de pago respectivo.

QUINTA. - En el término máximo de quince (15) días a partir de la sanción de la presente ordenanza, la Secretaría de Movilidad suscribirá los correspondientes convenios tripartitos con los representantes legales de las operadoras de transporte público convencional y los beneficiarios del mecanismo económico en el marco del proyecto de inversión “Mejoramiento del Servicio en el Sistema Integrado de Transporte Público”. En los cuales se determinarán obligaciones, condiciones y mecanismos de verificación necesarios para la implementación del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) y el Sistema de Información al Usuario (SIU), de acuerdo a lo siguiente:

- 1. PRIMER MES:** Documento emitido por la Dirección Metropolitana de Integración Tecnológica de la Movilidad, dirigido a la máxima autoridad de la Secretaría de

Movilidad, mediante el cual se informe que la operadora de transporte público convencional ha entregado la documentación habilitante para iniciar el proceso de integración a los Sistemas Inteligentes de Transporte.

2. **SEGUNDO MES:** Acta de ejecución de la certificación del equipamiento de los Sistemas Inteligentes de Transporte (SAE y SIU), suscrita entre la Secretaría de Movilidad y la operadora de transporte público convencional.
3. **TERCER MES:** Acta de ejecución de las pruebas de homologación de interoperabilidad de los Sistemas Inteligentes de Transporte (SAE y SIU) de nivel 3 con los sistemas de nivel 4, en los ambientes de pruebas y preproducción, suscrita entre la Secretaría de Movilidad y la operadora de transporte público convencional.
4. **CUARTO MES:** Documento emitido por la Dirección Metropolitana de Integración Tecnológica de la Movilidad, dirigido a la máxima autoridad de la Secretaría de Movilidad, mediante el cual se informe el inicio del período de marcha blanca por operadora, las unidades conectadas y la conexión, integración e interoperabilidad al nivel 4 de los sistemas SAE y SIU.

SEXTA. - En el término máximo de quince (15) días a partir de la sanción de la presente ordenanza, la Secretaría de Movilidad emitirá la Resolución para la implementación del mecanismo de carácter económico previsto en la presente ordenanza, en la cual se establecerán, al menos, los siguientes aspectos:

- a. Procedimiento para la revisión y validación de la documentación habilitante;
- b. Fechas y plazos máximos para la presentación mensual de requisitos;
- c. Procedimiento para la subsanación de observaciones o documentación incompleta;
- d. Lineamientos de pago en el caso de cambio de socio, accionista o unidad habilitada;
- e. Procedimientos, plazos y disposiciones administrativas necesarias para la presentación, revisión y consolidación mensual de la documentación de los beneficiarios; y,

- f. Las demás disposiciones técnicas y operativas necesarias para la adecuada implementación del mecanismo de carácter económico.

SÉPTIMA. - La Secretaría de Movilidad solicitará el pago y remitirá mensualmente durante el año 2026, a la Dirección Metropolitana Financiera, o quien haga sus veces, la base de datos consolidada de beneficiarios habilitados para la aplicación del mecanismo de carácter económico previsto en la presente ordenanza.

La presentación de los requisitos y documentación habilitante para acceder al mecanismo de carácter económico deberá realizarse de manera mensual, conforme los procedimientos y plazos establecidos por la Secretaría de Movilidad.

En caso de que la operadora o beneficiario no presente la documentación correspondiente en un determinado período mensual, no se generará derecho a la asignación respecto de dicho período, ni procederá su reconocimiento, reliquidación o pago en períodos posteriores, aun cuando se presenten y validen ulteriormente los requisitos previstos para acceder al mecanismo de carácter económico.

OCTAVA. - El monto de la asignación a cada beneficiario habilitado no podrá superar el valor de USD 8.000,00 (OCHO MIL DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) por unidad de transporte público, correspondiente únicamente al período de meses restantes del ejercicio fiscal 2026.

Para el efecto, a partir de la sanción de la presente ordenanza, el valor mensual de asignación será determinado dividiendo el valor de USD 8.000,00 para el número de meses restantes del ejercicio fiscal 2026, conforme la siguiente fórmula:

$$X = \text{USD } 8.000,00 / n$$

Donde “n” corresponde al número de meses restantes del ejercicio fiscal 2026 en los cuales resulte aplicable el mecanismo de carácter económico previsto en la presente ordenanza.

NOVENA. - La Dirección Metropolitana Financiera, o quien haga sus veces, efectuará mensualmente la transferencia monetaria correspondiente al mecanismo de carácter económico directamente a la cuenta bancaria registrada por el beneficiario habilitado, conforme a la base de datos consolidada y remitida por la Secretaría de Movilidad.

Asimismo, la Dirección Metropolitana Financiera, o quien haga sus veces, remitirá mensualmente a la Secretaría de Movilidad el reporte detallado de las transferencias efectuadas en el marco del mecanismo de carácter económico, a fin de mantener actualizada la base de datos de beneficiarios y realizar las actualizaciones administrativas correspondientes.

Los beneficiarios del mecanismo temporal previsto en esta Ordenanza Metropolitana, a quienes se les haya realizado devengos hasta el mes de noviembre deberán remitir toda la documentación determinada por el ente rector de las Finanzas Públicas en lo que respecta a los recursos transferidos en proyectos de inversión.

La Administración General pondrá en conocimiento del Concejo Metropolitano de Quito, de manera mensual, el reporte de las transferencias efectuadas en el marco del mecanismo de carácter económico, conjuntamente con el detalle de los traspasos realizados por la Dirección Metropolitana Financiera, o quien haga sus veces.

DÉCIMA.- En el plazo de cuatro (4) meses, contado a partir de la implementación del Sistema Integrado de Recaudo (SIR), la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito elaborará y presentará ante la Comisión de Movilidad del Concejo Metropolitano el Plan de Transición Progresiva hacia la Movilidad Eléctrica, en el que se establecerán las fases, metas, cronograma y condiciones técnicas y operativas para la incorporación de buses eléctricos u otras tecnologías de baja emisión en la prestación del servicio de transporte público.

DÉCIMA PRIMERA. - En el plazo de seis (6) meses, contado a partir de la implementación del Sistema Integrado de Recaudo (SIR), la Secretaría de Movilidad elaborará los estudios técnicos, jurídicos, financieros y tarifarios necesarios para determinar la metodología de aplicación de la tarifa variable por distancia de recorrido para el transporte público convencional intracantonal combinado y rural, prevista en el artículo 3245 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.

Los estudios deberán establecer, entre otros aspectos, los criterios para la determinación de los tramos y distancias de recorrido, así como los valores mínimo y máximo de la tarifa aplicable a los trayectos en el área rural, considerando las realidades socioeconómicas del sector o parroquia rural correspondiente.

DÉCIMA SEGUNDA. - En el plazo de seis (6) meses, contado a partir de la implementación del Sistema Integrado de Recaudo (SIR), la Secretaría de Movilidad elaborará y presentará

los estudios técnicos, financieros, y jurídicos, necesarios para la implementación del Modelo de Gestión establecido en la Ordenanza Metropolitana Nro. 118-2026, bajo un esquema de pago por disponibilidad del servicio, observando las competencias de las entidades involucradas y el ordenamiento jurídico vigente.

Con la finalidad de garantizar la continuidad de la prestación del servicio de transporte público durante el período de transición y hasta la implementación del referido Modelo de Gestión, la entidad rectora en materia de movilidad podrá prorrogar, por una sola ocasión y hasta por un plazo máximo de doce (12) meses, los contratos de operación de las compañías y cooperativas de transporte público que cuenten con el respectivo título habilitante vigente. La prórroga estará condicionada a que la operadora haya implementado y mantenga operativos, el Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) y el Sistema de Información al Usuario (SIU), de conformidad con los lineamientos técnicos y operacionales emitidos por el Administrador del Sistema.

DÉCIMA TERCERA. - En el plazo de cinco (5) meses, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, la Secretaría de Movilidad, en su calidad de Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, elaborará y presentará al Concejo Metropolitano los estudios técnicos, financieros y jurídicos necesarios para analizar la viabilidad de implementar una tarifa diferenciada en el servicio de transporte público de pasajeros para los estudiantes de educación superior de tercer nivel.

Los estudios deberán determinar la viabilidad y sostenibilidad de la tarifa diferenciada, así como los criterios, condiciones y mecanismos para su eventual aplicación, considerando la sostenibilidad financiera del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

DÉCIMA CUARTA. - En el plazo de hasta dos (2) meses, contado a partir de la sanción de la presente Ordenanza, la Secretaría de Movilidad, en su calidad de Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, implementará las adecuaciones tecnológicas necesarias en el Sistema Integrado de Recaudo (SIR), a fin de recopilar información sobre los viajes realizados por estudiantes de educación superior de tercer nivel.

DISPOSICIÓN REFORMATORIA

ÚNICA. - Sustitúyase el Subanexo 1.2 "Resumen de Tarifas del Subsistema Combinado – Rural" previsto en el artículo 3244 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, por la actualización del Subanexo 1.2 "Resumen de Tarifas del Subsistema Combinado – Rural" que forma parte integrante de la presente Ordenanza.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

ÚNICA. - Deróguese el TÍTULO III DE LA FIJACIÓN DE LA TARIFA PREFERENCIAL PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN EL ÁMBITO INTRACANTONAL URBANO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que contiene los artículos 3012, 3013, 3014, 3015; y, 3016.

DISPOSICIÓN FINAL

PRIMERA. - Encárguese a la Secretaría General del Concejo Metropolitano la notificación de la presente Ordenanza en los medios de difusión institucional y su notificación a todas las y los miembros del Concejo Metropolitano, así como a los demás órganos y entidades del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito.

SEGUNDA. - La presente Ordenanza entrará en vigencia a partir de su sanción; sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial y en los medios oficiales de difusión del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Dada, en la ciudad Quito, Distrito Metropolitano, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano, a los ocho días del mes de septiembre del año dos mil veintiséis.

Firmado digitalmente por
LIBIA FERNANDA RIVAS
ORDONEZ
RIVAS ORDONEZ
Fecha: 2026.09.08 17:48:57
-05'00'

Dra. Libia Rivas Ordóñez

SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO

CERTIFICADO DE DISCUSIÓN

En mi calidad de Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito, certifico que la presente Ordenanza fue discutida y aprobada por el Concejo Metropolitano de Quito, en dos debates, correspondientes a las sesiones: No. 212 extraordinaria de 23 de julio de 2026 y No. 213 extraordinaria de 24 de julio de 2026 (primer debate); y, Sesión No. 222 extraordinaria de 8 de septiembre de 2026 (segundo debate).

LIBIA FERNANDA RIVAS ORDONEZ
Firmado digitalmente por LIBIA FERNANDA RIVAS ORDONEZ
Fecha: 2026.09.08 17:49:15 -05'00'

Dra. Libia Rivas Ordóñez
SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO

Alcaldía del Distrito Metropolitano. - Distrito Metropolitano de Quito, 8 de septiembre de 2026.

EJECÚTESE:

Pabel Muñoz López
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CERTIFICO, que la presente ordenanza fue sancionada por el señor Pabel Muñoz López, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el 8 de septiembre de 2026.

Lo certifico. - Distrito Metropolitano de Quito, 8 de septiembre de 2026.

LIBIA FERNANDA RIVAS ORDONEZ
Firmado digitalmente por LIBIA FERNANDA RIVAS ORDONEZ
Fecha: 2026.09.08 18:05:13 -05'00'

Dra. Libia Rivas Ordóñez
SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO

Subanexo 1.2

Resumen Tarifas

Subsistemas

Combinado Rural

2027

**TARIFAS CALCULADAS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE
INTRACANTONAL COMBINADO Y RURAL DEL DMQ - RUTAS VALLE
DE LOS CHILLOS**

Ruta No. 242: Marín - La Salle - Cuarteles (Fajardo)/La Marín - Conocoto - Amaguaña*		
Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Marín - Puentes	0,40	0,20
Marín - Conocoto	0,45	0,22
Marín - La Salle	0,50	0,25
Marín - Fajardo	0,60	0,30
Marín - Cuarteles	0,60	0,30
Marín - Yanahuaico	0,70	0,35
Marín - Amaguaña	0,80	0,40
Puentes - Conocoto	0,40	0,20
Puentes - La Salle	0,50	0,25
Puentes - Fajardo	0,50	0,25
Puentes - Cuarteles	0,60	0,30
Puentes - Amaguaña	0,60	0,30
Tarifa mínima (tramos intermedios)	0,40	0,20

Ruta No. 240: Marín-San Pedro de Taboada-Cuarteles / Santa Isabel - Conocoto - Marín*		
Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Marín - Conocoto	0,40	0,20
Marín - La Paz	0,40	0,20
Marín - El Triangulo	0,50	0,25
Marín - Capelo	0,60	0,30
Marín - San Pedro de Taboada	0,60	0,30
Marín - Fajardo	0,60	0,30
Marín - Santa Isabel	0,70	0,35
Puentes - Conocoto	0,40	0,20
Puentes - La Paz	0,40	0,20
Puentes - El Triangulo	0,40	0,20
Puentes - Capelo	0,50	0,25
Puentes - San Pedro de Taboada	0,50	0,25
Puentes - Fajardo	0,60	0,30
Puentes - Santa Isabel	0,60	0,30
Tarifa mínima (tramos intermedios)	0,40	0,20

Ruta No. 241: Marín-Hospital INFA-Ontaneda Alta / San Juan Alto - Hospital del INFA - Marín*

Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Marín - Puentes	0,40	0,20
Marín - Conocoto	0,45	0,22
Marín - Innfa	0,50	0,25
Marín - San Juan	0,60	0,30
Marín - Ontaneda	0,60	0,30
Puentes - Conocoto	0,40	0,20
Puentes - Innfa	0,40	0,20
Puentes - San Juan	0,40	0,20
Puentes - Ontaneda	0,50	0,25
Tarifa mínima (tramos intermedios)	0,40	0,20

Ruta No. 239: Camal de Conocoto - El Girón / El Dean Bajo - 6 Junio - El Girón*

Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Girón - El Trébol	0,40	0,20
Girón - Puentes 2-8	0,50	0,25
Girón-Conocoto	0,60	0,30
Girón -6 de Junio	0,60	0,30
Girón - El Dean Bajo	0,70	0,35
Puentes-Conocoto	0,40	0,20
Puentes-6 de Junio	0,50	0,25
Puentes-Dean Bajo	0,50	0,25
Tarifa mínima (tramos intermedios)	0,40	0,20

Ruta No. 244: San Miguel - Conocoto - La Armenia - Girón

Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Girón - El Trébol	0,40	0,20
Girón - Puentes 3	0,45	0,22
Girón -Armenia	0,50	0,25
Girón-Conocoto	0,60	0,30
Girón-San Miguel	0,70	0,35
Puentes-Armenia	0,40	0,20
Puentes-Conocoto	0,45	0,22
Puentes-San Miguel	0,45	0,22
El Trébol-Armenia	0,45	0,22
Tarifa mínima (tramos intermedios)	0,40	0,20

Ruta No. 243: San Francisco - Adm Zonal Los Chillos - Puengasí- Marín		
Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Marín - Puengasí	0,40	0,20
Marín - Conocoto	0,45	0,22
Marín - Administración Zonal	0,60	0,30
Marín - San Francisco	0,70	0,35
Puengasí - Conocoto	0,40	0,20
Puengasí - Administración Zonal	0,50	0,25
Puengasí - San Francisco	0,50	0,25
Tarifa mínima (tramos intermedios)	0,40	0,20

Ruta No. 237: Marín - La Merced		
Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Marín- Puentes 3 al 9	0,40	0,20
Marín-San Rafael - Triángulo	0,45	0,22
Marín- El Tingo	0,50	0,25
Marín- Angamarca	0,60	0,30
Marín - Alangasí	0,70	0,35
Marín- La Merced	0,80	0,40
La Merced - Puente 7	0,45	0,22
La Merced - Puentes 6 5 4	0,60	0,30
La Merced- Puentes 3 2 1	0,60	0,30
Alangasí - Puente 7	0,40	0,20
Alangasí - Puentes 6-1	0,50	0,25
EL Tingo - Los Puentes	0,40	0,20
Praderas - La Merced - Alangasí	0,45	0,22
Praderas - El Triángulo - Puente 7	0,60	0,30
Praderas - Puentes 6 5 4	0,70	0,35
Praderas - Puentes 3 2 1	0,80	0,40
Praderas - Desvío Playón (Simón Bolívar)	1,00	0,50
Guantugloma - La Merced	0,40	0,20
Guantugloma - Puente 7	0,50	0,25
Guantugloma - Puente 6 5 4	0,60	0,30
Guantugloma - Puente 3 2 1	0,70	0,35
Guantugloma - Desvío Playón (Simón Bolívar)	0,90	0,45
Ilaló- La Merced - Alangasí	0,40	0,20
Ilaló - Angamarca - Puente 7	0,60	0,30
Ilaló - Puentes 6 5 4	0,70	0,35
Ilaló - Puente 3 2 1	0,90	0,45
Ilaló - Desvío Playón (Simón Bolívar)	0,90	0,45

Ruta No. 262: El Girón - El Tingo/El Girón - La Merced*		
Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Girón - El trébol	0,40	0,20
Girón - Puentes	0,50	0,25
Girón - El triángulo	0,60	0,30
Girón- El Tingo	0,70	0,35
Girón - Angamarca	0,70	0,35
Girón - Alangasí	0,80	0,40
Girón - La Merced	0,90	0,45
La Merced - Puente 7	0,45	0,22
La Merced - Puentes 6 5 4	0,60	0,30
La Merced- Puentes 3 2 1	0,60	0,30
Alangasí - Puente 7	0,40	0,20
Alangasí - Puentes 6-1	0,50	0,25
EL Tingo - Los Puentes	0,40	0,20
Tarifa mínima (tramos intermedios)	0,40	0,20

Ruta No. 260: Marín - Las Palmeras		
Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Marín - Puente 9	0,40	0,20
Marín - San Rafael-Playa Chica	0,50	0,25
Marín - San Carlos	0,60	0,30
Marín - Ushimana	0,60	0,30
Marín - Alangasí	0,70	0,35
Marín - La Cocha	0,80	0,40
Marín - Palmeras	0,90	0,45
Palmeras - Alangasí-San Carlos	0,45	0,22
Palmeras - Playa Chica-El Triángulo	0,45	0,22
Palmeras - Puente 7	0,60	0,30
Palmeras - Puentes 6 -4	0,60	0,30
Palmeras- Puentes 3 -1	0,70	0,35
La Cocha - Alangasí	0,40	0,20
La Cocha - Puente 7	0,50	0,25
La Cocha - Puentes 6 5 4	0,60	0,30
La Cocha - Puentes 3 2 1	0,60	0,30
Tarifa mínima (tramos intermedios)	0,40	0,20

Ruta No. 261: Marín - El Nacional		
Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Marín - El Nacional	1,00	0,50
Marín - Puente 9	0,40	0,20
Marín - San Rafael-El Triángulo	0,45	0,22
Marín-El Tingo	0,50	0,25
Marín-Guangopolo	0,70	0,35
Marín - La Toglla	0,80	0,40
Marín - Cununyacu - El Nacional	1,00	0,50
El Nacional - Guangopolo	0,40	0,20
El Nacional - El Tingo hasta Puente 7	0,45	0,22
El Nacional - Puentes 6, 5	0,60	0,30
El Nacional - Puentes 4 al 3	0,60	0,30
El Nacional - Puentes 2 al 1	0,80	0,40
El Nacional - Desvío Playón (Simón Bolívar)	1,00	0,50
Guangopolo - Puente 7	0,40	0,20
Guangopolo - Puentes 6 al 1	0,45	0,22
Guangopolo - Desvío Playón (Simón Bolívar)	0,70	0,35
Toglla -Desvío Playón (Simón Bolívar)	0,80	0,40
Tarifa mínima (tramos intermedios)	0,40	0,20

Ruta No. 219: Marín - Píntag - San Alfonso		
Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Marín - Puente 9	0,40	0,20
Marín - El Triángulo	0,45	0,22
Marín - San Luis - Espe	0,60	0,30
Marín - San Luis-El Colibrí	0,60	0,30
Marín - Cashapamba-La Chova-Alpahuma	0,70	0,35
Marín - El Refugio-La Y-San Carlos-El Rosario	0,70	0,35
Marín - Píntag	1,10	0,55
Marín - San Alfonso	1,20	0,60
San Alfonso - Píntag	0,40	0,20
Píntag - Río Pita	0,40	0,20
Píntag - Colibrí	0,50	0,25
Píntag - Espe	0,60	0,30
Píntag - El Triángulo	0,70	0,35
Píntag - Puente 7	0,70	0,35
Píntag - Puentes 6-5-4	0,80	0,40
Píntag - Puentes 3-2-1	0,90	0,45
Píntag - Desvío Playón (Simón Bolívar)	1,10	0,55
Tolontag - Marín	1,20	0,60
San Agustín - Marín	1,30	0,65
San Agustín - Colibrí	0,60	0,30
San Agustín - Espe	0,70	0,35
San Agustín - Triángulo	0,80	0,40
San Agustín - Puentes	0,90	0,45
Tarifa mínima (tramos intermedios)	0,40	0,20

Ruta No. 219: Píntag - Santa Teresa - El Girón		
Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Girón - El Trébol	0,40	0,20
Girón - Puentes	0,50	0,25
Girón - El Triángulo	0,60	0,30
Girón - Colibrí	0,70	0,35
Girón - Santa Teresa	1,10	0,55
Santa Teresa - Río Pita	0,40	0,20
Santa Teresa - Chova	0,45	0,22
Santa Teresa - Colibrí	0,50	0,25
Santa Teresa - Triángulo	0,70	0,35
Santa Teresa - Puentes 6-5-4	0,80	0,40
Santa Teresa - Puentes 3-2-1	0,80	0,40
Santa Teresa - Desvío Playón (Simón Bolívar)	1,10	0,55
Yura - Marín	1,10	0,55
La Tola - Marín	0,90	0,45
Chaupiloma - Marín	0,90	0,45
Valencia - Marín	1,00	0,50
Tarifa mínima (tramos intermedios)	0,40	0,20

Rutas Internas - vía precaria

Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Amaguaña-San Carlos-Cataguango	0,40	0,20
Amaguaña-La Vaquería	0,40	0,20
Juan de La Cruz- San Antonio de Pasochoa	0,40	0,20

**TARIFAS CALCULADAS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE
INTRACANTONAL COMBINADO Y RURAL DEL DMQ - RUTAS VALLE
DE TUMBACO**

Ruta No. 235: Río Coca-El Quinche		
Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Río Coca-Miravalle	0,40	0,20
Río Coca-Cumbayá	0,40	0,20
Río Coca-Tumbaco	0,50	0,25
Río Coca-El Arenal	0,65	0,32
Río Coca-Y de Puenbo	0,70	0,35
Río Coca-Pifo	0,90	0,42
Río Coca-Yaruquí	1,10	0,55
Río Coca-Checa	1,30	0,65
Río Coca-Iguiñaro	1,30	0,65
Río Coca-El Quinche	1,45	0,72
El Quinche - Iguiñaro	0,40	0,20
El Quinche - Checa	0,40	0,20
El Quinche - Yaruquí	0,40	0,20
El Quinche - Tababela	0,50	0,25
El Quinche - Pifo	0,60	0,30
El Quinche - Y de Puenbo	0,70	0,35
El Quinche - El Arenal	0,80	0,40
El Quinche - Tumbaco	0,90	0,45
El Quinche - Cumbayá	1,10	0,55
El Quinche - Miravalle	1,20	0,60
Iguiñaro - Checa	0,40	0,20
Iguiñaro - Yaruquí	0,40	0,20
Iguiñaro - Tababela	0,40	0,20
Iguiñaro - Pifo	0,50	0,25
Iguiñaro - Y de Puenbo	0,60	0,30
Iguiñaro - El Arenal	0,70	0,35
Iguiñaro - Tumbaco	0,80	0,40
Iguiñaro - Cumbayá	0,90	0,45
Iguiñaro - Miravalle	1,10	0,55
Iguiñaro - Río Coca	1,30	0,65
Checa - Yaruquí	0,40	0,20
Checa - Tababela	0,40	0,20
Checa - Pifo	0,40	0,20
Checa - Y de Puenbo	0,50	0,25
Checa - El Arenal	0,60	0,30
Checa - Tumbaco	0,70	0,35
Checa - Cumbayá	0,90	0,45
Checa - Miravalle	1,00	0,50
Checa - Río Coca	1,30	0,65
Yaruquí - Tababela	0,40	0,20
Yaruquí - Pifo	0,40	0,20
Yaruquí - Y de Puenbo	0,40	0,20
Yaruquí - El Arenal	0,50	0,25

Yaruquí - Tumbaco	0,60	0,30
Yaruquí - Cumbayá	0,70	0,35
Yaruquí - Miravalle	0,90	0,45
Yaruquí - Río Coca	1,10	0,55
Calluma - Río Coca	1,05	0,52
Pifo - Y de Puembo	0,40	0,20
Pifo - El Arenal	0,40	0,20
Pifo - Tumbaco	0,40	0,20
Pifo - Cumbayá	0,50	0,25
Pifo - Miravalle	0,60	0,30
Pifo - Río Coca	0,85	0,42
Pifo-San José-Puembo-Y de Puembo	0,40	0,20
Y de Puembo-Mangahuantag	0,45	0,22
Y de Puembo-Nápoles	0,40	0,20
Y de Puembo-Arrayanes	0,40	0,20
Y de Puembo - El Arenal	0,40	0,20
Y de Puembo - Tumbaco	0,40	0,20
Y de Puembo - Cumbayá	0,40	0,20
Y de Puembo - Miravalle	0,50	0,25
Y de Puembo - Río Coca	0,70	0,35
Pifo-San José-Puembo-Río Coca	1,00	0,50
Mangahuantag-Puembo-Río Coca	0,90	0,45
Nápoles-Puembo-Río Coca	1,05	0,52
Tumbaco - Cumbayá	0,40	0,20
Tumbaco - Miravalle	0,40	0,20
Tumbaco - Río Coca	0,50	0,25
El Quinche - La Esperanza	0,40	0,20
El Quinche - Ascázubi	0,40	0,20
El Quinche - Monteserrín	0,50	0,25
El Quinche - Cusubamba	0,50	0,25
El Quinche - La Victoria	0,40	0,20
El Quinche - Santa Mónica	0,50	0,25
El Quinche - Bello Horizonte	0,50	0,25
El Quinche - Guayllabamba	0,60	0,30
Checa recorrido interno	0,40	0,20

Ruta No. 229: Cumbayá - Lumbisí

Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Río Coca-Miravalle	0,40	0,20
Río Coca-Cumbayá	0,40	0,20
Río Coca-Lumbisí	0,50	0,25

Ruta No. 228: Río Coca - El Arenal

Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Río Coca-Miravalle	0,40	0,20
Río Coca-Cumbayá	0,40	0,20
Río Coca-Tumbaco-El Arenal	0,65	0,32

Ruta No. 230: Río Coca - La Morita		
Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Río Coca-Miravalle	0,40	0,20
Río Coca-Cumbayá	0,40	0,20
Río Coca-Tumbaco	0,60	0,30
Río Coca-La Morita-U. Central	0,75	0,35

Ruta No. 227: Río Coca - Collaquí		
Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Río Coca-Miravalle	0,40	0,20
Río Coca-Cumbayá	0,40	0,20
Río Coca-Tumbaco	0,50	0,25
Río Coca-Collaquí	0,85	0,40

Ruta: Chuspiyacu - Tumbaco		
Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Chuspiyacu-Tumbaco	0,60	0,30
Chuspiyacu-Río Coca	1,00	0,50
Chuspiyacu-La Morita	0,50	0,25
Comuna Central-Tumbaco	0,40	0,20
Tumbaco-Chiviquí	0,40	0,20
Tumbaco-Leopoldo Chávez	0,40	0,20
Tumbaco-Ocaña	0,40	0,20
Tumbaco-Plazapamba	0,45	0,22
Cumbayá-San Juan	0,40	0,20
Miravalle-Tanda-Nayón	0,40	0,20
U. Central -Cumbayá	0,45	0,22
Floresta-Cumbayá	0,40	0,20
Collaquí-Morita	0,40	0,20
Collaquí-Comuna Central	0,40	0,20
Morita-Lumbisí	0,40	0,20
Arenal-Lumbisí	0,40	0,20
Plazapamba-Quito	0,70	0,35
Comuna El Carmen-Yaruquí	0,45	0,22
Otón de Vélez-Yaruquí	0,45	0,22

Ruta: Internas Varias		
Rutas	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
San José- San Vicente-Checa-Oyambarillo-Tababela	0,40	0,20
Pifo-Palugo	0,40	0,20
Pifo-Itulcachi	0,50	0,22
La primavera-Inecel	0,40	0,20
Arenal-Tumbaco-Cumbayá	0,40	0,20
Cumbayá-Santa Inés	0,40	0,20

**TARIFAS CALCULADAS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE INTRACANTONAL
COMBINADO Y RURAL DEL DMDQ - RUTAS CARAPUNGO- CARCELÉN-QUITUMBE**

Ruta: Terminal Quitumbe-Terminal Carcelén

Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Terminal Quitumbe-Terminal Carcelén	1,50	0,75
Terminal Quitumbe-Guajaló	0,40	0,20
Terminal Quitumbe-Hormigonera (Túnel Guayasamín)	0,80	0,40
Terminal Quitumbe-Gualo	1,10	0,55

Ruta SB01: Carapungo-Quitumbe

Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Carapungo-Guajaló-Quicentro Sur-Quitumbe	1,40	0,70
Carapungo-Nayón	0,40	0,20
Carapungo-Hormigonera-Interoceánica	0,40	0,20
Carapungo-Ruta Viva	0,60	0,30
Carapungo-Autopista Rumiñahui	0,80	0,40
Carapungo-Loma de Puengasí	0,90	0,45
Carapungo-Forestal	0,95	0,47
Carapungo-Guajaló	1,25	0,62
Carapungo-Quicentro	1,30	0,65

Ruta: Lloa – Quitumbe

Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Lloa - Quitumbe	0,65	0,32
Lloa - La Mena 2	0,50	0,25
Lloa - El Cinto	0,40	0,20
Quitumbe - Lloa	0,65	0,32
Quitumbe - La Mena 2	0,40	0,20

**TARIFAS CALCULADAS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE
INTRACANTONAL COMBINADO Y RURAL DEL DMDQ - RUTAS CARAPUNGO-
CHILLOGALLO-CUMBAYÁ**

Ruta SB02: Carapungo- Cumbayá

Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Carapungo -Cumbayá (Paseo San Francisco)	0,60	0,30
Carapungo Hormigonera (Interoceánica)	0,40	0,20
Zámbiza-Cumbayá	0,45	0,22
Nayón - Cumbayá	0,40	0,20
Interc. Monteolivo-Cumbayá	0,40	0,20
Carapungo-Gualo-Sámbiza	0,40	0,20
Gualo-Nayón	0,40	0,20
Carapungo-Nayón	0,40	0,20
Gualo - Hormigonera	0,40	0,20
Sámbiza-Hormigonera (Interoceánica)	0,40	0,20
Hormigonera (Interoceánica)-Cumbayá (Paseo San Francisco)	0,40	0,20
Hormigonera (Interoceánica)-Sámbiza	0,40	0,20
Sámbiza-Carapungo	0,40	0,20

Ruta SB02: Chillogallo- Cumbayá

Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Chillogallo-Cumbayá	1,20	0,60
Chillogallo-Forestal	0,40	0,20
Chillogallo-Loma de Puengasí	0,45	0,22
Chillogallo-Autopista Rumiñahui	0,60	0,30
Chillogallo-Ruta Viva	0,80	0,40
Guajaló-Cumbayá	1,10	0,55
Miravalle-Autopista Rumiñahui	0,40	0,20
Loma de Puengasí-Autopista Rumiñahui	0,40	0,20
Autopista Rumiñahui-Ruta Viva	0,40	0,20
Cumbayá-Miravalle	0,40	0,20
Cumbayá-Ruta Viva	0,40	0,20
Ruta Viva-San Juan	0,40	0,20
San Juan-Cumbayá	0,40	0,20
San Juan -Redondel Auquichico	0,40	0,20
Ruta Viva-Lumbisí	0,40	0,20
Cumbayá- Simón Bolívar (Ruta Viva)	0,40	0,20

**TARIFAS CALCULADAS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE
INTRACANTONAL COMBINADO Y RURAL DEL DMDQ –
RUTAS MITAD DEL MUNDO**

Ruta 61: Caspigasi-Miraflores

Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Caspigasi-Miraflores	0,70	0,35
San Antonio- Miraflores	0,60	0,30
Pomasqui-Miraflores	0,50	0,25
Pusuquí-Miraflores	0,40	0,20
Condado-Miraflores	0,40	0,20

Ruta: Caspigasi-Panecillo

Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Caspigasi-Panecillo	0,60	0,30
San Antonio-Panecillo	0,50	0,25
Pomasqui-Panecillo	0,50	0,25
Pusuquí-Panecillo	0,40	0,20
Condado-Panecillo	0,40	0,20

Tramos intermedios	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Tanlahua-San Antonio	0,40	0,20

Tramos intermedios	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Catequilla-San José de Pomasqui	0,40	0,20

Tramos intermedios	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
4 de Abril (Mitad del Mundo)-Carapungo (Av.Simón Bolívar)	0,60	0,30
Santa Rosa de Pomasqui-Carapungo	0,45	0,22
Redondel Bicentenario-Intercambiador Carapungo	0,40	0,20

**TARIFAS CALCULADAS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE
INTRACANTONAL COMBINADO Y RURAL DEL DMDQ –
RUTAS CALDERÓN**

Ruta 246A

Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Ana María-Terminal Micro Regional Ofelia	0,50	0,25
Ana María-Bellavista	0,40	0,20
Ana María-Carapungo	0,40	0,20

Ruta 246

Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
San Juan-Calderón	0,40	0,20

Ruta 247

Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
San Juan -San Roque (Mercado) (Servicio Especial opera a la madrugada)	1,00	0,50

Ruta 201

Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
San Juan Loma-Llano Grande-Carapungo	0,40	0,20
El Cisne-Calderón	0,40	0,20
San Vicente-Carapungo	0,40	0,20

Ruta 248

Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Llano Grande-Terminal Río Coca	0,70	0,35
TRAMOS INTERMEDIOS (TARIFA MINIMA)	0,40	0,20

Ruta 233

Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
La Cruz-Zavala-Terminal Río Coca	0,70	0,35
TRAMOS INTERMEDIOS Carapungo-Río Coca	0,40	0,20

**TARIFAS CALCULADAS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE INTRACANTONAL
COMBINADO Y RURAL DEL DMDQ –
RUTAS CALDERÓN**

Ruta 24

Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Babilonia (Calderón)-El Ejido	0,75	0,37
Morán-El Ejido	0,50	0,25
TRAMOS INTERMEDIOS (TARIFA MINIMA)	0,40	0,20

Ruta

Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Luz y Vida-C.C. El Jardín	0,70	0,35
TRAMOS INTERMEDIOS (TARIFA MINIMA)	0,40	0,20

Ruta: San Juan de Calderón -Av. Simon Bolivar - NNUU

Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
San Juan - Carapungo	0,40	0,20
San Juan - Puente Gualo	0,45	0,22
San Juan - Av. El Inca	0,55	0,27
San Juan - Río Coca	0,60	0,30
San Juan - Naciones Unidas	0,70	0,35
Naciones Unidas - Puente de Gualo	0,50	0,25
El Común - Entrada a Carapungo	0,40	0,20
El Común - Av. El Inca	0,45	0,22
El Común - Río Coca	0,50	0,25
El Común - Naciones Unidas	0,60	0,30
Carapungo - Av. El Inca	0,50	0,25
Carapungo - Río Coca	0,55	0,27
Carapungo -Naciones Unidas	0,60	0,30
Naciones Unidas - Puente de Gualo	0,50	0,25
Tramos intermedios (parada mínima)	0,40	0,20

Ruta: CA1: Oyacoto - Carapungo – Dinapen

Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Oyacoto - San Miguel del Común	0,40	0,20
Oyacoto – Calderón	0,40	0,20
Oyacoto – Carapungo	0,40	0,20
Oyacoto – Dinapen	0,55	0,27
San Miguel del Común - Dinapen	0,45	0,22
Carapungo – Dinapen	0,40	0,20
Calderón – Dinapen	0,40	0,20
Tramos intermedios (parada mínima)	0,40	0,20

**TARIFAS CALCULADAS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE
INTRACANTONAL COMBINADO Y RURAL DEL DMQ –
RUTAS QUITUMBE - AEROPUERTO**

Ruta No. 199: Quitumbe-Aeropuerto

Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Quitumbe-Autopista Rumiñahui	0,60	0,30
Quitumbe-Ruta Viva escalón Lumbisí		
Quitumbe-Ruta Viva acceso Tumbaco	0,90	0,45
Quitumbe-Puembo	1,20	0,60
Quitumbe-Pifo	1,50	0,75
Quitumbe-Tababela	1,85	0,92
Quitumbe-Aeropuerto	2,45	1,22
Autopista Rumiñahui-escalón Lumbisí	0,60	0,30
Autopista Rumiñahui-acceso Tumbaco	0,90	0,45
Autopista Rumiñahui redondel Puembo	1,20	0,60
Autopista Rumiñahui-Pifo	1,50	0,75
Autopista Rumiñahui -Tababela	1,85	0,92
Autopista Rumiñahui-Aeropuerto	2,00	1,00
Parada Mínima	0,60	0,30

**TARIFAS CALCULADAS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE
INTRACANTONAL COMBINADO Y RURAL DEL DMQ –
RUTAS RIO COCA – AEROPUERTO**

Ruta No. 199: Río Coca-Aeropuerto

Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Rio Coca-Aeropuerto	2,45	1,22
Rio Coca-Cumbaya	0,60	0,30
Rio Coca-Tumbaco	0,90	0,45
Rio Coca-Y de Puembo	1,20	0,60
Rio Coca-Pifo	1,50	0,75
Rio Coca-Tababela	1,85	0,92
Rio Coca-Tumbaco	0,90	0,45
Aeropuerto-Tababela	0,60	0,30
Aeropuerto-Pifo	0,90	0,45
Aeropuerto-Puembo	1,20	0,60
Aeropuerto-Tumbaco	1,50	0,75
Aeropuerto-Cumbaya	1,85	0,92
Cumbaya-Tumbaco	0,60	0,30
Cumbaya-Puembo	0,90	0,45
Cumbaya-Pifo	1,20	0,60
Cumbaya-Tababela	1,50	0,75
Cumbaya-Aeropuerto	1,85	0,92
Tumbaco-Puembo	0,60	0,30
Tumbaco-Pifo	0,90	0,45
Tumbaco-Tababela	1,20	0,60
Tumbaco-Puembo	1,15	0,57
Tumbaco-Aeropuerto	1,85	0,92
Puembo-Pifo	0,60	0,30
Puembo-Tababela	0,90	0,45
Puembo-Aeropuerto	1,20	0,60

**TARIFAS CALCULADAS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE INTRACANTONAL
COMBINADO Y RURAL DEL DMQ –
RUTAS CARCELEN - AEROPUERTO**

Ruta 24: Carcelén -Aeropuerto

Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Terminal Carcelén -NAIQ (Aeropuerto)	2,45	1,22
Terminal Carcelén-Entrada Llano Grande	0,60	0,30
Terminal Carcelén-Entrada Calderón	1,20	0,60
Terminal Carcelén-Collas	1,85	0,92

**TARIFAS CALCULADAS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE INTRACANTONAL COMBINADO Y RURAL
DEL DMQ**

Ruta 234: EL QUINCHE-LA OFELIA Y RAMAL RIO COCA

Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
EL Quinche - Cusubamba	0,40	0,20
El Quinche -Guayllabamba	0,50	0,25
EL Quinche - Peaje	0,90	0,45
EL Quinche - Calderón	1,10	0,55
El Quinche - Carapungo	1,20	0,60
El Quinche - Carcelén	1,30	0,65
El Quinche - Terminal La Ofelia	1,45	0,73
Ascazubi - Guayllabamba	0,40	0,20
Ascazubi - Peaje	0,80	0,40
Ascázubi - Calderón	0,80	0,40
Ascazubi - Carapungo	1,00	0,50
Ascazubi - Carcelén	1,00	0,50
Ascazubi - Ofelia	1,10	0,55
Cusubamba - Guayllabamba	0,40	0,20
Cusubamba - Peaje	0,70	0,35
Cusubamba - Calderón	0,80	0,40
Cusubamba - Carapungo	0,90	0,45
Cusubamba - Carcelén	1,00	0,50
Cusubamba - La Ofelia	1,10	0,55
Guayllabamba- Peaje	0,40	0,20
Guayllabamba- Calderón	0,60	0,30
Guayllabamba- Carapungo	0,70	0,35
Guayllabamba- Carcelén	0,80	0,40
Guayllabamba- La Ofelia	0,90	0,45
Peaje - La Ofelia	0,50	0,25

Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
El Quinche -Av Río Coca y Las Palmeras	1,60	0,80
Ascazubi - Av Río Coca y Las Palmeras	1,45	0,73
Cusubamba - Av Río Coca y Las Palmeras	1,30	0,65
Guayllabamba - Av Río Coca y Las Palmeras	1,10	0,55
Peaje - Av Río Coca y las palmeras	0,60	0,30
Calderon - Av Río Coca y las palmeras	0,50	0,25

Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Guayllabamba-Mercado San Roque	1,70	0,85
Mercado de San Roque - El Quinche	2,40	1,20

Tramos	Tarifa Única	Tarifa Preferencial
Santa Anita- La Ofelia	0,60	0,30

Secretaría
General del
Concejo



Quito
Alcaldía Metropolitana

Quito, 09 de septiembre de 2026

CERTIFICACIÓN:

En mi calidad de Prosecretario General del Concejo Metropolitano de Quito y funcionario delegado a la Secretaría de la Comisión de Movilidad, certifico que el Subanexo 1.2 Resumen Tarifas Subsistemas Combinado Rural 2027, con la marca de agua BORRADOR, es el único documento oficial y firme que forma parte del expediente de la ORDENANZA METROPOLITANA No. 127-2026 (ORDENANZA METROPOLITANA QUE REFORMA EL LIBRO IV. 2 RESPECTO DEL RÉGIMEN TARIFARIO APLICABLE A LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO), discutida y aprobada por el Concejo Metropolitano de Quito, en dos debates, correspondientes a las sesiones: No. 212 extraordinaria de 23 de julio de 2026 y No. 213 extraordinaria de 24 de julio de 2026 (primer debate); y, Sesión No. 222 extraordinaria de 8 de septiembre de 2026 (segundo debate).



Validar Únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
**PEDRO JOSE CORNEJO
ESPINOZA**

Ab. Pedro Cornejo Espinoza

PROSECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO



Mgs. Jaqueline Vargas Camacho
DIRECTORA (E)

Quito:
Calle Mañosca 201 y Av. 10 de Agosto
Atención ciudadana
Telf.: 3941-800
Ext.: 3134

www.registroficial.gob.ec

IM/AM

El Pleno de la Corte Constitucional mediante Resolución Administrativa No. 010-AD-CC-2019, resolvió la gratuidad de la publicación virtual del Registro Oficial y sus productos, así como la eliminación de su publicación en sustrato papel, como un derecho de acceso gratuito de la información a la ciudadanía ecuatoriana.

"Al servicio del país desde el 1º de julio de 1895"

El Registro Oficial no se responsabiliza por los errores ortográficos, gramaticales, de fondo y/o de forma que contengan los documentos publicados, dichos documentos remitidos por las diferentes instituciones para su publicación, son transcritos fielmente a sus originales, los mismos que se encuentran archivados y son nuestro respaldo.