ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA DE LA COMISIÓN DE DESARROLLO PARROQUIAL

EJE DE GOBERNABILIDAD E INSTITUCIONALIDAD

MARTES 26 DE ABRIL DE 2016

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los veinte y seis días del mes de abril del año dos mil dieciséis, siendo las 10h10, se instalan en sesión extraordinaria, en la sala de sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, los miembros de la Comisión de Desarrollo Parroquial: concejala Lic. Susana Castañeda, quien preside la Comisión; concejales Eco. Luis Reina; y, Sr. Marco Ponce.

Adicionalmente, se registra la presencia de los siguientes funcionarios municipales: Ing. Roberto Noboa, funcionario delegado de la Secretaría de Movilidad; Dra. Jeny Romo, Asesora del despacho de la concejala Susana Castañeda; Ing. Fausto Pardo, funcionario de la Secretaría General de Coordinación Territorial y Participación Ciudadana; Dra. Paulina Saltos, Asesora del despacho del concejal Luis Reina; Abg. Mayra Vizuete, funcionaria delegada de la Procuraduría Metropolitana; y, Msc. Julio Valdivieso, funcionario del despacho de la concejala Susana Castañeda.

Además, se registra la presencia del Presidente del Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural de La Merced, Sra. Rosa Chuquimarca; Calderón, Sra. Isabel Bejarano; Perucho, Sr. Guido Alvarado; Guayllabamba, Sra. Lorena Narváez; Puembo, Sra. Gina Rosero; Calacalí, Sr. Juan Carlos Zapata; y, Conocoto, Sra. Nataly Gallardo.

Secretaría constata el quórum reglamentario y da lectura al orden del día, el mismo que es aprobado.

1.- Aprobación del acta realizada en la sesión del 6 de abril de 2016.

Se aprueba el acta de la sesión realizada el 6 de abril de 2016, sin observaciones.

2.- Presentación por parte de la Secretaría de Movilidad del informe correspondiente al "Proyecto de Fortalecimiento del Sistema de Transporte Intracantonal Combinado", según lo acordado en la sesión de la Comisión de Desarrollo Parroquial, realizada el 20 de octubre de 2015.

Ing. Roberto Noboa, Director de Gestión de la Secretaria de Movilidad: Manifiesta que la Secretaría de Movilidad ha seguido pasos importantes adoptados como metodología establecida el 5 de mayo de 2015 en la Comisión de Movilidad; y, que de acuerdo a ello se han realizado mesas de trabajo, para analizar el nivel y la calidad del servicio, el sistema integrado de recaudo, y los costos de operación, así como se ha considerado la participación ciudadana , manteniendo una reunión por semana con los representantes de la misma.

A continuación presenta el cronograma seguido por la Secretaría para dar cumplimiento del mencionado "Proyecto de Fortalecimiento del Sistema de Transporte Intracantonal Combinado":

- **NIVEL Y CALIDAD DE SERVICIO (DE MAYO A JUNIO DE 2015):** Se realizaron 9 reuniones con los delegados de la transportación y se establecieron los indicadores de calidad del transporte público intracantonal combinado.

- **SISTEMA INTEGRADO DE RECAUDO (SEPTIEMBRE DE 2015):** Se presentó a los delegados de la transportación los roles, responsabilidades, descripción, avances y plan de implementación del sistema integrado de recaudo.

- **COSTOS DE OPERACIÓN (NOVIEMBRE DE 2015):** Se efectuaron 5 visitas técnicas para el levantamiento de los costos fijos y variables de una muestra de 5 operadoras de transporte público intracantonal combinado del Distrito Metropolitano de Quito.

- **PARTICIPACIÓN CIUDADANA (DE JULIO A SEPTIEMBRE DE 2015):** Se mantuvieron 7 reuniones con los representantes de las 33 parroquias rurales del Distrito Metropolitano de Quito, agrupados por zonas, en Yaruquí, Puéllaro, Nanegalito, Pomasqui, Zámbiza, Lloa y Alangasí, y se elaboró un diagnóstico de la movilidad en estos sectores.

Indica que en base a éstos estudios se establecieron las acciones a desarrollar, tanto en el control de calidad como en costos de operación, mismos que arrojaron datos importantes y que han sido tomados en cuenta al momento de la elaboración del proyecto de Ordenanza que deberá ser aprobado por el Concejo Metropolitano en los próximos días.

(Esta presentación forma parte del acta como Anexo No. 1).

Concejal Luis Reina: Manifiesta que le gustaría pensar que la calidad de servicio de transporte ha sido medida y por lo tanto cuantificada, pero que conoce desgraciadamente, que no es así, de ahí que el Concejo Metropolitano conoció una iniciativa de aprobación de servicio de transporte intracantonal, refiriéndose a los que prestan este servicio por el periférico de la Avenida Simón Bolivar y que toca a parte de las parroquias de Calderón, Cumbayá y el Sur. Pregunta, al respecto, porque en este caso no se hicieron estudios más profundos y se consideró el ingreso de nuevas operadoras, tomándo en cuenta que las mismas de siempre, lo único que hacen es pedir que les incrementen el número de vehículos, sin considerar la calidad de servicio que están brindando a la comunidad.

Ing. Roberto Noboa, Director de Gestión de la Secretaria de Movilidad: Contesta la pregunta del Concejal Luis Reina, indicando que lo único que se ha hecho hasta la fecha son estudios técnicos, es decir, una propuesta que ha sido complementada con una consultoría contratada en el año 2015, en base a estos actos administrativos, lo que se ha realizado, por sugerencia de la Comisión de Movilidad, son mesas de trabajo y reuniones con las operadoras, para luego de conversatorios, toma de datos y costos, proceder con el levantamiento de datos, mismos que no han sido socializados, en virtud de que se requiere contar con la aprobación por parte del Concejo Metropolitano de cuál sería la mejor opción y la aprobada.

Siendo las 11h00 el concejal Marco Ponce abandona la sala de sesiones.

Continúa la presentación indicando que la Secretaría de Movilidad ha realizado un análisis estructural de la tarifa de transporte interparroquial, mismo que ha arrojado datos importantes, los mismos que se detallan a continuación:

- Los representantes de las operadoras interparroquiales han solicitado la revisión de las tarifas, con el argumento de que las mismas no han sido modificadas en aproximadamente 13 años.

- Sobre esta base, y como complemento a las mesas de diálogo, se planificó un estudio técnico adicional a la Consultoría contratada por la Secretaría de Movilidad.

- El estudio de tarifas pagadas se efectuó en una muestra aleatoria de 13 rutas representativas pertenecientes a 5 operadoras interparroquiales, previamente escogidas y acordadas con los representantes de la transportación intracantonal combinada.

(Esta presentación forma parte del acta como Anexo No. 2).

Concluye su presentación indicando que el resultado de los estudios realizados arrojan datos importantes que les ha permitido llegar a la conclusión de que existen tramos importantes de rutas que son compartidas entre las operadoras de transporte intracantonal combinado del Distrito Metropolitano de Quito, con operadoras de transporte intraprovincial- Actualmente, los usuarios suelen elegir acceder a las unidades administradas por la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, porque su pasaje es menor al autorizado por la Agencia Nacional de Tránsito (incremento del 25% , según Resolución No. 007DIR-2012-ANT).

Concejala Susana Castañeda, Presidenta de la Comisión: Manifiesta que tiene varias inquietudes y que una de ellas se refiere al estudio técnico realizado por la Secretaría de Movilidad, sobre las necesidades concretas de los territorios, por lo que pregunta si los acuerdos con los contratistas del transporte público se dieron en base a las necesidades de la ciudadanía.

Por otro lado, consulta cómo se está trabajando con las Operadoras que no pertenecen al Distrito Metropolitano de Quito, sin embargo están trabajando en las parroquias rurales.

Señala que otro de los temas que a ella le preocupa es el relacionado con el porcentaje de la compensación. Indica que quisiera conocer el valor total de la compensación a favor de las parroquias rurales.

Indica que le preocupa la calidad del servicio, por lo que consulta cómo vamos a mejorar la calidad, puesto que si se va a tratar este tema como se trató en la urbanidad, sería un fracaso, ya que hoy los transportistas de la ciudadanía, pese a comprometerse en mejorar la calidad del servicio, continúan recibiendo compensaciones sin que se haya mejorado en ningún aspecto la calidad del transporte público urbano.

Pregunta si habría la posibilidad de que la gente que se ha organizado dentro de las parroquias por sus propios medios, pueda trabajar con los contratistas dueños de los medios de transporte público, manifiesta que fuera de estos temas puntuales, su preocupación es que claramente se puede apreciar que han pasado dos años y todavía no se logra uniformar o regularizar el transporte público.

Ing. Roberto Noboa, Director de Gestión de la Secretaria de Movilidad: Señala que todo lo que se ha hecho son estudios técnicos, que básicamente no se ha ejecutado nada y que los resultados planteados en esta comisión son los obtenidos de la investigación que se ha realizado de manera conjunta con la consultoría contratada por la Secretaría de Movilidad, en base a ello, lo que se ha realizado es sugerir un complemento por parte de la Secretaría, y se ha realizado un conversatorio con las operadoras,

obteniendo datos técnicos relacionados con costos y acciones administrativas con las que se maneja este sistema. Manifiesta que la Secretaría de Movilidad ha utilizado personal de la propia Secretaría para este levantamiento de datos y que se lo ha realizado cumpliendo con parámetros y metodologías que establece la ley. Indica que la decisión sobre este tema, es decir, escoger una de las 5 opciones presentadas por la Secretaría de Movilidad, está en manos del Concejo Metropolitano a través de la Comisión de Movilidad; y, que no es función de la Secretaría de Movilidad escoger o plantear el estudio a escogerse.

Por otro lado, señala que en lo que concierne a conversatorios con los operadores de estos registros municipales que han salido del Cantón Quito y que operan fuera de éste, como lo son Libertadores del Valle, Termas Turis y Expre Antisana, que sirven a las parroquias del Valle de Los Chillos, entiéndase Conocoto, La Merced, Alangasí y Píntag, se ha socializado con los administradores de estas entidades, puesto que el Municipio de Quito se ve impedido de llegar a acuerdos con personas naturales o asociaciones de hecho que carezcan del título habilitante para trasladar pasajeros. Plantea que los indicadores de calidad son los impuestos por la comunidad en la mesa de participación ciudadana en la que se definieron alrededor de 30 indicadores. Señala además que en el Distrito aún no se ha puesto en funcioanmiento el sistema de la caja común sin embargo las nuevas operadoras regularizadas deben cumplir la exigencia acorde a lo que establece la ley al respecto. Puntualizó además que en Quito se está entregando a cada unidad una compensación de 1.400 USD en pormedio aproximadamente.

Sra. Lorena Narvaez, Presidenta del Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural de Guayllabamba: Consulta qué va a pasar después de esto, porque hay amenazas por parte de las operadoras de que van a dejar sin servicio a la población. También plantea la posibilidad de poner relojes a las unidades, con el fin de evitar los correteos que ocasionan inseguridad y malestar a la población.

Sr. Miguel Tipán, Vocal del Gobierno Autónomo Descentralizado de Amaguaña: Señala que el problema en la parroquia de Amaguaña es el monopolio de la Cooperativa de Transportes Amaguaña. Manifiesta que requieren la intervención de la Secretaría de Movilidad.

Sra. Rosa Chuquimarca, Presidenta del Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural de La Merced: Manifiesta que respecto al aumento de tres unidades más para cubrir la necesidad de su parroquia por el problema de transporte, no cubre ni mejora en nada la situación de su sector, mismo que presenta necesidades urgentes.

Ing. Roberto Noboa, Director de Gestión de la Secretaria de Movilidad:

Con relación a Guayllabamba, señala que el Concejo Metropolitano de Quito, a través del Alcalde y la decisión de los concejales, deberá decidir. Respecto a quitarles el servicio de transporte público, existen contratos firmados, mismos que contemplan que el incumplimiento de cualquiera de las partes, ocasionará que se actúe como contempla la ley.

Con relación al tema de Amaguaña, indica que el viernes 22 de abril se llegaron a acuerdos importantes con el Presidente del Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial de Amaguaña, y manifiesta que en base a esa reunión se establecieron acuerdos importantes que alivian las necesidades de la parroquia. Recomienda conversar con el Presidente del gobierno autónomo descentralizado parroquial rural para actualizarse en el tema.

Con relación al tema de La Merced, manifiesta que el Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural de La Merced solicitó 6 unidades para mitigar los problemas de transporte público, misma que fue atendida de acuerdo a lo solicitado.

Sr. Guido Alvarado, Presidente del Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural de Perucho: Señala la necesidad de contar con un transporte municipal para la zona de las parroquias nor centrales toda vez que el único transporte con el que cuentan es el de las Coop. Minas y Otavalo que están registradas en otra provincia por lo que es necesario contra con una ruta municipal que realice el recorrdio de Perucho a San Antonio creando una nueva compañía de buses.

Sra. Isabel Bejarano, Presidenta del Gobierno Autónomo Descentralizado de Calderón: Señala que el problema en la parroquia de Calderón es el transporte intraparroquial por lo que sería importante avanzar en la 2da etapa que es la definición de rutas y recorridios internos a las parroquias, pregunta cuándo se realizaría este proceso.

Sra. Fernando , Vocal del Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural de Cumbayá: Manifiesta no haber sido convocado a la mesa de diálogo que coordinó la Secretaría de Participación Ciudadana y que es importante regularizar el transporte que va por la Av. Simón Bolívar.

Sra. Gina Rosero, Presidenta del Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural de Puembo: Señala que en el año 2014 envió una carta a la Secretaría de Movilidad y que hasta la fecha no ha tenido respuesta, puntializa además que en la parroquia existe un monopolio del tranporte or parte de una empresa que administra los vehículos g¿randes y chicos y la necesidad de conocer la normativa vigente entre el municipio y las operadoras. Solicita que se cambie la la señalética horizontal y vertical en la parroquia.

Sr. Gustavo Pérez, Vocal del Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural de Tumbaco: Señala que en las parroquias rurales hay mucha especulación por la falta de medidas claras por parte de la municipalidad, puntualiza que hace falta autoridad en el territorio y que se percibe a la municipalidad como una entidad disfuncional entre la Secretaría de Movilidad y la EPMMOP

Ing. Roberto Noboa, Director de Gestión de la Secretaria de Movilidad:

Con relación a Perucho, señala que acorde a lo que establece la Ley y la normativa municipal no se puede crear ninguna operadora nueva de transporte público, que la preocupación presentada por la parroquia puede satisfacerse con las operadoras regularizadas y existentes. En relación a Calderón señala que ahora es competencia del Sr. Alcalde y el Concejo de Quito definir que alternativa tomará de las presentadas en la "Comisión de Movilidad" para sí poder dar paso a una 2da etapa. En relación a Cumbayá señala que ya se elaboró para aprobación del concejo un proyecto de ordenanza que regulariza el transporte por la Av. Simón Bolívar. En referencia a Tumbaco y Puembo puntualiza que la entidad responsable de coordinar las mesas de Participación Ciudadana fue la Secretaría de Coordinación Territorial y Participación Ciudadana por lo que la secretaría de movilidad salva esa observación y en referencia a la señalización manifiesta que es competencia de la EPMMOP la instalación de este equipamiento.

Concejala Susana Castañeda, Presidenta de la Comisión: Manifiesta que este es un espacio en donde se escuchan los problemas de la comunidad, por lo que esperaría que se plantee alguna alternativa que tranquilice a los representantes de las parroquias.

La Comisión de Desarrollo Parroquial, en sesión extraordinaria realizada el martes 26 de abril de 2016, luego de conocer el informe por parte de la Secretaría de Movilidad correspondiente al **"Proyecto de Fortalecimiento del Sistema de Transporte Intracantonal Combinado", según lo acordado en la sesión de la Comisión de Desarrollo Parroquial, realizada el 20 de octubre de 2015, resolvió:** solicitar a la Secretaría de Movilidad que, remita para conocimiento de la Comisión, en un plazo de 15 días, el detalle completo respecto de la normativa de funcionamiento vigente en los contratos con las operadoras de transporte público que prestan este servicio en el DMQ.

La Comisión de Desarrollo Parroquial, en sesión extraordinaria realizada el martes 26 de abril de 2016, luego de conocer el informe por parte de la

Secretaría de Movilidad correspondiente al **"Proyecto de Fortalecimiento del Sistema de Transporte Intracantonal Combinado", según lo acordado en la sesión de la Comisión de Desarrollo Parroquial, realizada el 20 de octubre de 2015, resolvió:** solicitar a la Secretaría de Movilidad que, remita para conocimiento de la Comisión, en un plazo de 15 días, el resultado de los estudios de transporte presentados a la Comisión de Movilidad.

Siendo las 13h15 y habiéndose conocido todos los puntos del orden del día, se clausura la sesión. Firman para constancia de lo actuado, la señora Presidenta de la Comisión y la señorita Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito.

Lic. Susana Castañeda Vera
Presidenta de la Comisión de Desarrollo Parroquial

Abg. María Elisa Holmes Roldós
Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito

Ximena A.
26/04/2016

ANEXO No. 1

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

PROYECTO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTRACANTONAL COMBINADO

09 de diciembre de 2015

METODOLOGÍA ACORDADA
(05 de mayo de 2015)

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

1. Iniciar con los diálogos dispuestos por la Comisión de Movilidad, con los representantes tanto de la Secretaría de Movilidad y de la Corporación de Transporte Público de Pasajeros de las Parroquias Rurales del Distrito Metropolitano de Quito.

2. Realizar mesas de trabajo, para analizar el nivel y la calidad de servicio, el sistema integrado de recaudo, y los costos de operación; así mismo, se consideraría la participación ciudadana. Mantener una reunión semanal.

3. Efectuar mesas de participación ciudadana de manera paralela, con los representantes de las 33 parroquias rurales del Distrito Metropolitano de Quito, para conocer las necesidades de movilidad de estos sectores.

MESAS DE TRABAJO

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

MESA 1

NIVEL Y CALIDAD DE SERVICIO (de mayo a junio de 2015)

Se realizaron 9 reuniones con los delegados de la transportación y se establecieron los indicadores de calidad del transporte público intracantonal combinado.

MESA 2

SISTEMA INTEGRADO DE RECAUDO (septiembre de 2015)

Se presentó a los delegados de la transportación los roles, responsabilidades, descripción, avances y plan de implementación del sistema integrado de recaudo.

MESA 3

COSTOS DE OPERACIÓN (noviembre 2015)

Se efectuaron 5 visitas técnicas para el levantamiento de los costos fijos y variables de una muestra de 5 operadoras de transporte público intracantonal combinado del Distrito Metropolitano de Quito.

MESA 4

PARTICIPACIÓN CIUDADANA (de julio a septiembre de 2015)

Se mantuvieron 7 reuniones con los representantes de las 33 parroquias rurales del Distrito Metropolitano de Quito, agrupados por zonas, en Yaruquí, Puéllaro, Nanegalito, Pomasqui, Zámbiza, Lloa y Alangasí, y se elaboró un diagnostico de la movilidad en estos sectores.

ACCIONES A DESARROLLAR

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

1. Redistribución de los 17 registros municipales que estaban asignados a la Cooperativa de Transporte General Pintag, entre la Cooperativa de Transportes Termas Turis, la Compañía de Transportes Libertadores del Valle S.A. y la Compañía de Transporte Expreso Expreantisana S.A., considerando su zona de influencia y las necesidades de movilidad de los usuarios del transporte público intracantonal combinado del Valle de Los Chillos.

2. Coordinación con la Agencia Nacional de Tránsito, con el fin de tratar el tema de las operadoras de transporte público interprovincial e intraprovincial reguladas por esa institución y que prestan el servicio a parroquias rurales del Distrito Metropolitano de Quito.

3. Optimización de las rutas de transporte público intracantonal combinado del Distrito Metropolitano de Quito, considerando las 33 parroquias rurales.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

MESA 3
COSTOS DE OPERACIÓN

9 de diciembre de 2015

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

CARACTERIZACIÓN DEL TRANSPORTE INTER-PARROQUIAL DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

El transporte inter-parroquial del Distrito Metropolitano de Quito está conformado por:

- 188 rutas y tramos
- 12 cooperativas y compañías autorizadas para brindar servicios de transporte inter-parroquial
- Población rural estimada en 631.457
- 332 unidades
- Edad promedio de 6 años.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

COSTOS DE OPERACIÓN

Los datos de los costos de operación los obtuvieron los técnicos de la Secretaría de Movilidad del Municipio de Quito directamente en las instalaciones de las cooperativas seleccionadas y de los representantes de las operadores de Transporte Público Inter-parroquial del Distrito Metropolitano de Quito.

- Levantamiento de los **costos de operación**.
- Levantamiento del **consumo de combustible** en las unidades de las cooperativas seleccionadas.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

RESULTADOS

Datos Operadores	C1-Tumbaco	C2-Termas Turis	C3-Reina del Quinche	C4- Flota Pichincha	C5-Expreantisana	Cs-Sistema
Costo mano obra directa	0.2350	0.2058	0.1148	0.1206	0.0920	0.1486
Costo depreciación	0.0767	0.0717	0.0745	0.0733	0.0505	0.0689
Costo de seguros	0.0043	0.0171	0.0439	0.0462	0.0107	0.0242
Costos fiscales	0.0148	0.0133	0.0323	0.0179	0.0568	0.0288
Costos combustible	0.1100	0.1068	0.1144	0.1049	0.1089	0.1089
Costo financiero	0.2507	0.1999	0.3101	0.1581	0.1300	0.2254
Costo manteniminiento	0.3115	0.1092	0.1680	0.1651	0.2030	0.1766
Costos indirectos	0.0316	0.0357	0.0249	0.0318	0.0626	0.0315
Costo total por km	**1.0346**	**0.7594**	**0.8829**	**0.7179**	**0.7146**	**0.8129**
Tarifa media	0.2300	0.2200	0.3100	0.3100	0.2675	0.2675
			0.2100			
Se	**0.2597**	**0.2563**	**0.2438**	**0.2278**	**0.3573**	**0.2637**
Márgen de explotación	- 0.0297	- 0.0363	0.0162	0.0822	- 0.0898	0.0038

A N E X O No. 2

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

PROYECTO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTRACANTONAL COMBINADO

26 de abril de 2016

Análisis Estructural Tarifa transporte Interparroquial

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

- Los representantes de las operadoras interparroquiales han solicitado la revisión de las tarifas, con el argumento de que las mismas no han sido modificadas en aproximadamente 13 años.

- Sobre esta base, y como complemento a las mesas de diálogo, se planificó un estudio técnico adicional a la Consultoría contratada por la Secretaría de Movilidad.

- El estudio de tarifas pagadas se efectuó en una muestra aleatoria de trece rutas representativas pertenecientes a cinco operadoras interparroquiales, previamente escogidas y acordadas con los representantes de la transportación intracantonal combinada.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Rutas Analizadas

RUTA	OPERADORA
El Quinche - Guayllabamba - Ofelia	Flota Pichincha
El Quinche - Checa - Terminal Río Coca	Reina del Quinche
El Quinche - La Victoria - Guayllabamba	Reina del Quinche
El Quinche - Cusubamba - Quito	Reina del Quinche
Terminal Río Coca - Collaquí	Tumbaco
Terminal Río Coca - El Arenal	Tumbaco
Terminal Río Coca - Lumbisí	Tumbaco
Terminal Río Coca - La Morita	Tumbaco
La Merced - Marín	Termas Turis
Marín - Las Palmeras	Termas Turis
Marín - El Nacional	Termas Turis
El Tingo - El Girón	Termas Turis
Marín - Pintag - San Alfonso	Expreantisana

Trabajos Planificados

Para cada ruta por separado son:

- Una encuesta de Origen y Destino.
- Una observación de los Valores Pagados por los usuarios.
- Un Conteo de Despacho de unidades.

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

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Análisis de los Resultados Obtenidos

	C1-Tumbaco	C2-Termas Turis	C3-Reina del Quinche	C4- Flota Pichincha	C5- Expreantisana	Cs-Sistema
Tarifa media real	$ 0.26	$ 0.27	$ 0.30	$ 0.39	$ 0.30	$ 0.30

	C1-Tumbaco	C2-Termas Turis	C3-Reina del Quinche	C4- Flota Pichincha	C5- Expreantisana	Cs-Sistema
Tarifa de equilibrio	$ 0.26	$ 0.26	$ 0.24	$ 0.23	$ 0.36	$ 0.26

	C1-Tumbaco	C2-Termas Turis	C3-Reina del Quinche	C4- Flota Pichincha	C5- Expreantisana	Cs-Sistema
Margen de explotación	$ (0.00)	$ 0.01	$ 0.05	$ 0.16	$ (0.06)	$ 0.04
	-0.3%	3.7%	21.9%	69.4%	-16.5%	14.3%

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Análisis de los Resultados Obtenidos

	C1-Tumbaco	C2-Termas Turis	C3-Reina del Quinche	C4- Flota Pichincha	C5- Expreantisana	Cs-Sistema
Pasajeros /bus /día	1036	800	1050	870	700	891
Costos /Km	$ 1.03	$ 0.76	$ 0.88	$ 0.72	$ 0.71	$ 0.81
Tarifa de equilibrio	$ 0.26	$ 0.26	$ 0.24	$ 0.23	$ 0.36	$ 0.26
Tarifa media real	$ 0.26	$ 0.27	$ 0.30	$ 0.39	$ 0.30	$ 0.30
Margen de explotación	$ -0.00	$ 0.01	$ 0.05	$ 0.16	$ -0.06	$ 0.04
	-0.3%	3.7%	21.9%	69.4%	-16.5%	14.3%

Pros y Contras de cada alternativa

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

	Alternativas		Pros:	Contras:
1	Subir los pasajes:	5%	La subida promedio es de 1¢	Algunas operadoras lo considerarán insuficiente.
		10%	La subida promedio es de 3¢	
		15%	La subida promedio es de 4¢	Algunos usuarios se sentirán muy afectados.
		20%	La subida promedio es de 5¢	
2	Entrega de una compensación:	5%	El costo para la población es pequeño	Algunas operadoras lo considerarán insuficiente.
		10%		
		15%		Los valores a entregar resultan muy altos.
		20%		
3	Mantener el estado actual hasta la implantación de los sistemas SIR, SAE y SIU:			Las operadoras exigirán revisiones tarifarias inmediatas.
4	Ajustar diferentemente las tarifas por zonas y tramos		Los ajustes darán una ganancia (margen de explotación) similar a todas las operadoras. Modelo más justo.	Falta información y se requiere de más tiempo para su obtención. Algunos usuarios y operadores pueden sentir que han sido tratados de manera discriminada
5	Ajustar las tarifas diferentemente por operadoras (sólo subir tarifas a las operadoras deficitarias)		Modelo más justo que un ajuste plano para todas las operadoras.	Falta información y se requiere de más tiempo para su obtención (sólo se posee información de cinco operadoras)

Conclusión

- Existen tramos importantes de rutas que son compartidas entre las operadoras de transporte intracantonal combinado del DMQ, con operadoras de transporte intraprovincial, actualmente, los usuarios suelen elegir acceder a las unidades administradas por la Secretaría de Movilidad del DMQ, porque su pasaje es menor al autorizado por la ANT a sus organizaciones (incremento del 25%, según Resolución 007-DIR-2012-ANT).