

**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN ORDINARIA DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD**

**30 DE JULIO DE 2014**

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los treinta días del mes de julio del año dos mil catorce, siendo las 9h09, se instalan en sesión ordinaria, en la sala de sesiones No. 2 de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito, los miembros de la Comisión de Movilidad: concejales: Sergio Garnica, Eduardo Del Pozo, y, Eddy Sánchez quien preside la sesión.

Además se registra la presencia de los siguientes funcionarios municipales: Sres. Julio Arteaga, José Aguirre y Roberto Noboa, funcionarios de la Secretaría de Movilidad; Abg. Fernando Rojas, funcionario de la Procuraduría Metropolitana; Ing. Freddy Larenas, funcionario de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas; Srtas. Carmen Idrovo y Ana Isabel Casares, funcionarias del despacho del concejal Sergio Garnica; Sr. Jorge Caicedo, funcionario del despacho del concejal Patricio Ubidía; Abg. Juan José Alencastro, funcionario del despacho de la concejala Daniela Chacón; Dr. Hernán Altamirano y Srta. Nathalie Allauca, funcionarios del despacho del concejal Eddy Sánchez.

Con el quórum legal y reglamentario, se da lectura al orden del día, el mismo que es modificado por pedido del concejal Sergio Garnica, quien solicita que, luego de la aprobación del acta, se reciba en comisión general a los señores representantes de la Cooperativa Floresta – Cumbayá; y, de la compañía Opemorte.

**Concejal Eddy Sánchez:** Una vez aprobado el orden del día con esa modificación, solicita se dé inicio al orden del día.

**ORDEN DEL DÍA**

**1. Conocimiento y aprobación del acta de la sesión de la comisión de 23 de julio de 2014.**

En razón de que no se cuenta con el quórum para la aprobación de la mencionada acta, el señor Presidente de la comisión solicita que se la deje pendiente para cuando estén presentes los señores concejales.

**2. Comisión general para recibir a los señores representantes de la Cooperativa Floresta – Cumbayá.**

**Sr. José Muzo, representante de la Cooperativa Floresta – Cumbayá:** Agradece por recibirlos en la presente sesión y manifiesta que el transporte informal (taxi ruta) que prestan a la ciudadanía desde hace unos seis años aproximadamente, en la ruta Cumbayá – La Floresta, no fue aprobado en la regularización, por diversos motivos, a pesar de haber presentado los documentos y estudios respectivos. Además, señala que les comunicaron que no podían ser legalizados, porque ese medio de transporte no existe dentro de los artículos y que se legalizaron lo que es taxi convencional, ejecutivo y taxi periférico urbano.

Por todo esto y considerando que prestan un servicio a la comunidad de los sectores Cumbayá – La Floresta, solicita que a través de la comisión se dé una alternativa que permita que los taxi

ruta continúen trabajando en la ruta Cumbayá – Floresta, hasta que este tipo de taxis pueda ser regularizado por la Municipalidad.

Manifiesta además que, en la parroquia Cumbayá hay un transporte que si era legal hasta el 2013, pero, que al cumplirse la fecha ya no cuentan con la legalización vigente, se trata de la compañía Transfloresta que cuando fue legalizada solamente se lo hizo para 22 unidades, pero, hace año y medio compraron 32 unidades, con las cuales da servicio desde el Coliseo Rumiñahui a Cumbayá y viceversa, a pesar de no contar con la respectiva legalización y permiso que debe otorgar la EPMMOP o la Secretaría de Movilidad, lo que ocasiona problemas entre las empresas y compañías que prestan ese servicio.

**Concejal Sergio Garnica:** Solicita a los exponentes que formalicen por escrito a la Secretaría de Movilidad, estas inquietudes, para ver que alternativa les brindan al respecto.

**Concejal Eddy Sánchez:** Se permite informarles que existe la ordenanza No. 0047, que establece un período de cinco años antes de que la autoridad otorgante o el ejecutivo proceda a, previo estudios técnicos, valoraciones de demandas y ofertas, recomendar un nuevo proceso de regularización, así está la ordenanza.

Al momento no se cuenta con las herramientas legales como para poder dar respuesta inmediata al pedido presentado y es fundamental indicar que, existen abogados que están ofreciéndose para tramitar regularizaciones, aquí están los funcionarios y concejales, eso no es posible, ya que la decisión la toma el ejecutivo, sea ésta para acortar el plazo y someter a estudios, eso se puede dar, pero no pasa por esta comisión, ésta es una decisión del Concejo con el Alcalde a la cabeza, por lo que les recomienda que presenten su requerimiento a la instancia respectiva.

**Sr. José Muzo, representante de la Cooperativa Floresta – Cumbayá:** Señala que al momento no solicitan que se les apruebe, sino que se les dé un salvoconducto provisional para continuar laborando con sus unidades, hasta que se abra un nuevo proceso como lo indica el señor Presidente.

**Concejal Eddy Sánchez:** Manifiesta que esa figura jurídica no existe, por lo que deben canalizar su pedido, para que obtengan una respuesta.

**Sr. José Muzo, representante de la Cooperativa Floresta – Cumbayá:** Agradece por la atención prestada y se retira de la sala de sesiones.

### 3. Comisión general para recibir a los señores representantes de la compañía Opemorte

**Concejal Eddy Sánchez:** Les da la bienvenida y les informa que tienen diez minutos para exponer su problemática, recordándoles que no es un espacio de debate, pero que se receptorá la información que contenga las necesidades, para posteriormente ser analizadas por la comisión.

**Sr. Miguel Aguilera, Presidente de Opernorte:** Agradece por ser recibidos y manifiesta que la compañía Opernorte S.A., formada el 12 de marzo de 2013, es la operadora que aglutina a las ocho operadoras del sector de Calderón, y que son: Transporsel, Calderón, Semgyllfor, San Juan, Kinara, Guadalajara, Llano Grande y Flota Pichincha, todas están regularizadas y que de manera legal dan su servicio en el sector de Calderón y Guayllabamba.

Señala que están preocupados por el incremento de unidades informales que prestan sus servicios a la comunidad, utilizando los mismos circuitos de las rutas legalmente autorizadas, y que cuando se les llama la atención por ser ilegales, manifiestan que cuentan con un contrato de operaciones con Movilidad, causando afectación directa en los sectores que opera Opernorte con sus unidades. De igual manera, manifiesta que las unidades ilegales no están sometidas a ningún tipo de control, lo cual pone en riesgo a las personas que toman estas unidades.

Manifiesta que otra de las preocupaciones de su representada, es la referente a qué va a suceder con las 270 unidades, cuando el corredor del trolebús avance a Calderón, motivo por el cual sugiere que deben reorganizarse todas las rutas.

Opernorte ha organizado tres rutas para combatir la ilegalidad, una interna y una que va desde el sector de Carapungo hacia las Naciones Unidas, con carros bus tipo; otra interna con microbuses y se propuso desde hace algún tiempo mantener una reunión para conversar sobre la ruta del terminal de Carcelén hacia el nuevo aeropuerto de Tababela, hasta el día de hoy no les han dicho absolutamente nada, a pesar de haber enviado varias comunicaciones.

De igual manera, señala que han diseñado un proyecto, que será entregado posteriormente a los señores concejales así como al Secretario de Movilidad, a fin de que sea analizado, ya que el mismo contiene propuestas que en mucho de los casos no necesitan que se le dé habilitaciones, por cuando está con las rutas establecidas e inclusive cuentan con unidades nuevas, modelo 2014, que permiten solucionar en parte el transporte del sector de Carcelén hacia el nuevo aeropuerto.

La otra propuesta, es salir del antiguo terminal que tienen en la vía de Carapungo, que está prácticamente abandonado, salir de ahí y llegar hasta la Avda. Naciones Unidas, se ha hecho el reconocimiento de vías y francamente se sale sin ningún problema.

Estas son las propuestas que tiene Opernorte.

**Sr. Miguel Aguilera:** Informa que las operadoras han hecho un sacrificio a partir de enero de 2014, para implementar la caja común con impresiones, mantenimiento y recaudo, lo que significa una inversión de alrededor de seis mil dólares, sólo lo que es ticketeo, fiscalizadores y supervisores para manejar la caja común, valor que sumado al año da 72 mil dólares; señala además que los tickets en la mayoría de los casos, son botados en cualquier lugar, ensuciando de esta manera la ciudad.

Por todo esto, señala que están dispuestos a coordinar con la Municipalidad los sistemas de recaudo electrónicos o las tarjetas inteligentes, por lo que solicita a la comisión de Movilidad trabajar conjuntamente en ese aspecto, porque eso daría una garantía eminente al usuario, mejorándose el servicio de transporte en toda la ciudad de Quito; y, permitirá cumplir con el cronograma que se estableció para este fin. Agradece a la comisión por haberles recibido.

**Concejal Sergio Garnica:** Agradece la presencia de los señores representantes de Opernorte S.A. y sugiere que la documentación se entregue a Secretaría y que a su vez ésta les haga llegar copias a los concejales, miembros de la comisión, para también tener la oportunidad de revisar lo que han argumentado en esta sesión. De igual manera, sugiere que la Secretaría de Movilidad, informe a la comisión sobre lo expuesto por los señores, tanto verbalmente como por escrito, el mismo que será conocido en la próxima semana.

**Concejal Eddy Sánchez:** Explica que el sistema de caja común está programado, sistema que se iniciaba de manera manual, para posteriormente ir engranando, proceso que está previsto para todo este año. Posteriormente, se irá automatizando el sistema integrado, para luego ingresar con el transporte convencional, ya que no se puede precipitar en adquirir equipos que después terminan siendo incompatibles unos con otros. Así estaba hasta el año pasado en que se lanzó la caja común; y, entiende que el Alcalde irá en la misma dirección, porque es un tema tecnológico.

Con relación al transporte intraparroquial, hay un proceso de regularización entre Calderón, Carapungo y Pomasqui, rutas que nadie las quiere, que está en la agenda de la comisión, y en un periférico convencional Simón Bolívar, Morán Valverde y algo así a Cumbayá, eso es lo que está suelto y el resto de regularizaciones de piratas en Calderón aquí no se ha topado, por lo tanto, se requiere más información al respecto para poder proceder.

Manifiesta que la comisión solicitará a futuro un informe de cómo está la administración de rutas y frecuencias a nivel de distrito urbano y rural, porque eso es importante. Las áreas del sistema integrado es un reto de la ciudad, y no se sabe si técnicamente se pueda llegar hasta Calderón – Carapungo, existen criterios técnicos que señalan que iría hasta Carcelén y desde ese espacio se utilizaría el alimentador, pero si es la decisión del Alcalde o del ejecutivo ir hasta lo que es Calderón, se aplicaría lo que siempre se ha hecho en el sur, que es administrar de mejor manera las rutas de frecuencias, para que sigan teniendo el trabajo que tienen hacia otros sectores.

**Concejal Eduardo Del Pozo:** Comparte lo que manifestó el concejal Sergio Garnica, es decir, que los documentos ingresen a través de Secretaría, y que les hagan llegar a los miembros de la comisión para su análisis, e igualmente que la Secretaría de Movilidad dé contestación sobre los requerimientos que ha presentado Opernorte S.A., a fin de que la comisión conozca y pueda discutir con mucho más fundamento y poder tomar las medidas apropiadas en referencia a todo lo que han expuesto de manera adecuada el día de hoy.

**Concejal Sergio Garnica:** Expresa que sería bueno complementar y hacer énfasis en lo que respecta al control por el desmedido funcionamiento de ilegales en diferentes sectores, cuales

son los efectos de control, ya que es de justicia si se hace control a los legales, con mayor razón a los ilegales, por lo que sugiere que la Secretaría de Movilidad informe como están los operativos de control, los resultados y qué es lo que está establecido en todo lo que implica las parroquias de Calderón y Guayllabamba.

**Concejal Eduardo Del Pozo:** Señala que es importante saber si es que efectivamente hay una disposición o una política, que no la conocen hasta el momento, sobre este tema de la persecución que no cree, pero que sería bueno una aclaración en ese sentido de parte de la Secretaría correspondiente.

**Concejal Eddy Sánchez:** Agradece a los señores representantes de Opernorte S.A., por su presencia.

**RESOLUCIÓN No. 1:**

La Comisión de Movilidad, luego de recibir en Comisión General a los señores representantes de la Cía. OPERNORTE S.A., quienes expusieron su preocupación sobre varios aspectos que constan en la documentación entregada por sus representantes, **resuelve:** solicitar a la Secretaría de Movilidad que, para conocimiento de la comisión en mención en la próxima sesión ordinaria de la misma, remita un informe sobre el contenido del expediente, así como del control que se aplica al desmedido funcionamiento de los taxis ilegales en diferentes sectores.

De igual manera, **resuelve** solicitar se informe como están los operativos de control ante el desmedido funcionamiento de los taxis ilegales, el resultado de los mismos; y, que es lo que está establecido para todo lo que implica la parroquia Calderón – Cuayllabamba, donde tienen sus unidades.

**4. Presentación del Ing. Jean Pol Armijos, Secretario de Movilidad, del proyecto de ordenanza reformativa a la Ordenanza Metropolitana No. 279, que establece el plazo del período de ajustes y cumplimiento de condiciones del proceso de regularización del servicio de transporte terrestre comercial, escolar e institucional del Distrito Metropolitano de Quito; y, resolución de la comisión al respecto.**

**Arq. Julio Arteaga, funcionario de la Secretaría de Movilidad:** Manifiesta que el viernes anterior se trabajó con el señor Presidente de la Comisión y con su asesor, el tema de la exposición de motivos de esta ordenanza que había sido solicitada en la sesión anterior. Luego de lo cual procede a dar lectura a la presentación que contiene las observaciones realizadas en la sesión anterior. Documento que forma parte de la presente acta, como Anexo No. 1.

Concluida la presentación, el **concejal Eddy Sánchez**, solicita se haga un receso de cinco minutos, para luego abrir la discusión y resolver al respecto, no sin antes agradecer y felicitar por el trabajo presentado, ya que recoge todas las observaciones y la exposición de motivos está muy bien fundamentada, para los cambios que se propone.

Siendo las 10h02, se declara en receso la presente sesión de la Comisión de Movilidad.

Se reinstala la sesión a las 10h08, con la presencia de los señores concejales: Eddy Sánchez, Sergio Garnica y Eduardo Del Pozo.

**Concejal Eddy Sánchez:** Una vez concluida la revisión del proyecto de ordenanza, el mismo que recoge las observaciones que se hicieron en la anterior sesión, está mucho más concreta la exposición de motivos, por lo que propone en este momento, como resolución enviar a la Procuraduría Metropolitana, para que emitan un informe legal y que se les haga llegar una copia de este proyecto de ordenanza, para continuar con la revisión y hasta el segundo debate se puede hacer observaciones, pero ya se cuenta con un documento base que les permite dar el siguiente paso que, es lograr el informe legal.

**Concejal Sergio Garnica:** Señala que de su parte no hay inconveniente para que se apruebe este proyecto de ordenanza, aprobación que la eleva a moción; y, sin perjuicio de lo que va a ir a Procuraduría Metropolitana, se les haga llegar el texto presentado para analizarlo.

**Concejal Eduardo Del Pozo:** Felicita a la Secretaría por el trabajo positivo que ha hecho para la ciudad, ya que se han acogido las observaciones que se plantearon la semana pasada y en ese sentido éste es un avance súper importante en relación a todo el tema de transporte escolar, que es un tema urgente y prioritario en la ciudad de Quito, por lo que aprobaría si se eleva a moción.

**Concejal Eddy Sánchez:** Señala que la resolución sería, una vez que la Comisión ha conocido el proyecto de ordenanza con las últimas observaciones, enviar a la Procuraduría Metropolitana, para el respectivo informe legal; y que se les haga llegar una copia del proyecto de ordenanza, incluyendo la exposición de motivos a los despachos de los concejales, para continuar en el compromiso de revisar y hacer aportes que contribuyan a perfeccionar esta normativa.

#### RESOLUCIÓN No 2:

La Comisión de Movilidad, luego de conocer el proyecto de ordenanza reformativo a la ordenanza metropolitana No. 279 que establece el plazo del período de ajustes y cumplimiento de condiciones del proceso de regulación del servicio de transporte terrestre comercial, escolar e institucional del Distrito Metropolitano de Quito, el mismo que recoge las observaciones realizadas por la comisión en la sesión anterior, **resuelve:** solicitar a la Procuraduría Metropolitana, que para conocimiento de la comisión en mención, en la próxima sesión ordinaria de la misma, remita un informe y criterio legal sobre el mencionado documento.

#### RESOLUCIÓN No. 3:

Conforme la resolución adoptada en la sesión ordinaria de la Comisión de Movilidad, se remite para conocimiento y análisis de los señores concejales miembros de la mencionada comisión.

el proyecto de ordenanza reformativa a la ordenanza metropolitana No. 279 que establece el plazo del período de ajustes y cumplimiento de condiciones del proceso de regulación del servicio de transporte terrestre comercial, escolar e institucional del Distrito Metropolitano de Quito, el mismo que recoge las observaciones realizadas en sesión anterior.

**3. Presentación del Ing. Jean Pol Armijos, Secretario de Movilidad, de la situación actual del transporte público en la parroquia Cumbayá.**

**Arq. Julio Arteaga, funcionario de la Secretaría de Movilidad:** Manifiesta que de acuerdo a la disposición de la semana anterior cuentan con una presentación de la situación actual del transporte público en la parroquia Cumbayá, referido a la operación de Sotranor - La Floresta, pero adicionalmente de otra operadora que, sin tener autorización de la Municipalidad de Quito, está realizando actividades de transporte público hacia distintos sectores de la ciudad, utilizando básicamente la avenida Simón Bolívar, luego de esta explicación procede a dar lectura de la presentación, documento que forma parte de la presente acta como Anexo No. 2.

**Concejal Sergio Garnica:** ¿Esto tiene algo que ver con la primera comisión general que se recibió a primera hora?

**Arq. Julio Arteaga, funcionario de la Secretaría de Movilidad:** En parte sí, porque el señor que hizo la exposición presta el servicio en el mismo recorrido, pero con taxis que no tienen autorización, se han superpuesto a la ruta que tienen aprobada.

**Concejal Sergio Garnica:** El hecho de que están metidos en el parque junto a la iglesia ¿No genera congestión vehicular? Frente al mercado me imagino que es la inicio! ¿Ahí era más adecuado?

**Arq. Julio Arteaga, funcionario de la Secretaría de Movilidad:** Manifiesta que causaba conflictos los días de feria, era un problema grave que se suscitaba ahí, esto tenía pleno conocimiento el presidente de la junta parroquial que estaba aquí, en la comisión la semana anterior, y se dijo que era mejor que utilicen el estacionamiento de la iglesia.

**Concejal Sergio Garnica:** Señala, que hay una situación incontrolable, ya que aparecen por un lado y otro los ilegales, sin considerar que algunos son legales y que han hecho todos los esfuerzos por respetar la normativa, otros vienen cogen y se van, perjudicando primero a las personas que de buena fe están adquiriendo automóviles para poder trabajar, algo hay que hacer para evitar esta situación. Además, hay gente dedicada a crear compañías, crean compañías, embaucan y se van; y, eso es un círculo vicioso, que con la Secretaría de Movilidad habrá que trabajar en lo que tiene que ver con la constitución de compañías, para eso es importante contar con la información de los cuadros de bases de datos de quienes fueron regularizados desde el 2009 acá, qué problemas hubo, y sobre todo ver cuáles son los pendientes, todo eso se necesita conocer.

Es necesario adoptar medidas que permitan un mejor control de los taxis que no están debidamente legalizados, como por ejemplo el tema de Tambo - Cumbayá, ya por negligencia

del Municipio, están operando, hay que asumir también responsabilidades o corresponsabilidades, pero de ahí que no vaya a crecer más la irregularidad o la informalidad, y de eso se debería tener una fotografía del día de hoy, de cuántos son los censados y así evitar sorpresas en este caso.

**Arq. Julio Arteaga, funcionario de la Secretaría de Movilidad:** Indica que como respuesta a la preocupación del señor concejal, un poco el problema se da en que las ordenanzas vigentes hasta la fecha no permiten el incremento de cupos en ninguna de las operadoras de transporte público y tampoco la creación de nuevas operadoras, esto es lo que ha producido, que la oferta de transporte se mantenga fija, en cambio la demanda ha crecido enormemente, demanda que no puede ser abastecida por las operadoras legalizadas.

Cabe señalar que desde la Secretaría se ha avanzado una política sobre la cual se va a desarrollar o generar todo el sistema de aquí a los próximos años, precisamente con el presidente de la comisión se va a presentar el proyecto de reforma a la ordenanza que rige este tema, para que la Municipalidad mediante estudios técnicos determine en que zonas es necesario ampliar la oferta, porque se necesita el cambio de la normativa municipal para formalizar.

**Concejal Sergio Garnica:** Es una responsabilidad del Municipio, ya que se señala que crece la demanda actuando la Municipalidad con negligencia, por lo que, para evitar esto el Municipio debe anticiparse a qué es lo que va a ocurrir para generar orden en este sentido, y si es necesario tomar la resolución como comisión, de que no se genere una expectativa, ya en los buses escolares hay una gran expectativa, por eso es lo que estamos preocupados en la creación y la constitución de nuevas compañías. Consulta cuántos buses son Tambo Cumbayá o busetas.

**Arq. Julio Arteaga, funcionario de la Secretaría de Movilidad:** De los datos que según la consultoría que contrató la Secretaría de Movilidad, a principios de este año, se determina que hay un promedio de 450 unidades que prestan ese servicio en toda la Simón Bolívar.

**Concejal Sergio Garnica:** 450 unidades al momento, cuando se enteren que se va a reformar la ordenanza, serán mucho más y con unidades que se adquieran en ese momento. Adicionalmente, solicita que el producto obtenido por la consultoría se les entregue copias a los señores concejales de esta comisión, para revisar y tener elementos de juicio; a qué apuntó esa consultoría y qué es lo que se pretende para que también sirva de insumos frente a las decisiones tan trascendentales como legisladores que están tomando en este momento, para la reforma de las diferentes ordenanzas.

**Concejal Eddy Sánchez:** Manifiesta que eran cinco operadoras informales que estaban trabajando, el número que más o menos indica el funcionario es así, y cuando se genera un proceso de regularización con la discusión de una ordenanza siempre se da el resultado natural, es una expectativa y aparecen los estafadores y un poco de gente, el candado que se puso es, justamente, los registros que tienen ahí y sobre todo en la ordenanza demostrar que ha venido prestando el servicio, cortándose de esta manera cualquier posibilidad de gente que empieza a aparecer en el sector.



Obviamente, como bien lo ha dicho en esta exposición, un estudio de todas las rutas y frecuencias es fundamental y se lo ha hecho ya, documento que debe ser actualizado para determinar los focos de demanda. De igual manera, señala que intra e interparroquial entre Calderón y Pomasqui, es un foco de demanda creciente y grave que debe ser atendido y regularizado.

En el resto de los valles y las parroquias no hay problemas, y en la ruta periférica de la Simón Bolívar que venían operando, la Secretaría tiene las listas inclusive de quienes estaban dando este servicio informal no regularizados, pero que son históricos y lo que hay que hacer es establecer los mecanismos adecuados y operativos para evitar que aparezcan recién quienes quieren beneficiarse del proceso y lograr obviamente procesos de diálogo con las convencionales que no han venido operando ahí, porque en la Simón Bolívar no hay operadora convencional, entre Calderón y Pomasqui tampoco, al parecer, existe. De igual manera, solicita se les haga llegar la información de las consultorías y estudios que se han hecho y sobre eso avanzar para la construcción de la normativa necesaria.

**Concejal Sergio Garnica:** Adicionalmente, señala que le preocupan temas como lo que también se manifestó por parte de la segunda comisión general, con toda seguridad van a incrementarse este tipo de servicios en la ruta Collas – Tababela y cuando ya se abra la Ruta Viva también se incrementará, por lo que la Municipalidad debe estar lista para frenar a toda esa arremetida de gente o dirigente que pretenda dar ese servicio en ese sentido. De igual manera solicita al funcionario de la Secretaría de Movilidad que mantengan los acercamientos verbales con el asesor de la empresa Metro, ya que cuenta con muchísimos estudios y en especial un estudio completo de movilidad de todo el Distrito Metropolitano y también parroquial, ya que puede ser útil para cruzar información y tomar decisiones más cercanas para estos temas.

Manifiesta que es importante esa información porque ahí se habla de destino, preferencia de los ciudadanos, focos de concentración, números de viaje, por lo que solicita al representante de la Secretaría de Movilidad remita la información requerida.

**Arq. Julio Arteaga, funcionario de la Secretaría de Movilidad:** Informa que muchos de los datos de la encuesta, la utilizaron para la preparación de sus informes.

En cuanto al requerimiento del señor concejal Sergio Garnica, la consultoría que la Secretaría contrató para el estudio de la oferta – demanda en la Simón Bolívar, se la podría hacer llegar en los próximos días, a la presidencia de la comisión.

**Concejal Eduardo Del Pozo:** Señala que las dos operadoras han salido de la iglesia, donde estaban autorizadas las paradas, arbitrariamente. Se debe controlar eso, por cuanto tienen que volver a su puesto original, esa es una disposición emanada por la autoridad competente y que deben cumplir, ya que ellos arbitrariamente no pueden ubicarse en otro lugar sin la respectiva autorización y las otras dos operadoras que no están autorizadas hay que también tomar las medidas del caso.

**Arq. Julio Arteaga, funcionario de la Secretaría de Movilidad:** Informa que el error es que al ingresar las dos operadoras no autorizadas en ese sector por temas de incompetencia, Transforesta y Sotranor, cambiaron su sitio de parada, saliendo del estacionamiento de la iglesia al sector junto a donde se está haciendo el transporte.

El problema es que en este momento se hacen operativos tanto a los legales e ilegales ¿Qué procede? La detención de sus vehículos, en cambio ahí se viene encima la gente, porque esa demanda de los ilegales está siendo utilizada actualmente.

**Concejal Eddy Sánchez:** La solución es proceder inmediatamente con el proceso, por lo que propone acoger las recomendaciones del informe y; que vuelvan al parqueadero de la iglesia; por ser un tema de espacio público, la Secretaría lo puede hacer, para de esta manera analizar la ordenanza No.194.

**Concejal Sergio Garnica:** Manifiesta que el pedido de la junta era, que se ponga orden en el conflicto; y, como señala el señor Presidente, se acogerían las observaciones para que se prepare la reforma a la ordenanza; y, segundo que se converse con los dirigentes de los informales que están operando ahí y se mantenga un diálogo, en el sentido de que estén conscientes del problema que están causando y que si tienen la necesidad de mantenerse ahí, se procederá con los operativos, y se dará tregua a quienes están operando conforme los lineamientos que está mandando la municipalidad.

**Concejal Eddy Sánchez:** Señala que sería bueno hacer la respectiva socialización del tema, para lo cual se incluirá a la junta parroquial para que ellos también estén presentes.

De igual manera, manifiesta que para el servicio de transporte informal no regularizado histórico, no se va a permitir que crezca esta expectativa, porque el uso del espacio público tiene que respetarse; y, el tema de la ordenanza discutirlo a futuro, y conocer que aspectos son los que la Secretaría de Movilidad requiere técnicamente sean reformados, para que pueda avanzar.

**Arq. Julio Arteaga, funcionario de la Secretaría de Movilidad:** Informa que de cierta manera están adelantando el proyecto de ordenanza y que para el próximo miércoles harán llegar la propuesta, para que la revisen y les den las indicaciones correspondientes.

**Concejal Eddy Sánchez:** Solicita a la Secretaría de Movilidad, que cuando hagan la socialización de estos 450, de una vez hacerlo todos, se invite a los señores concejales que conforman esta comisión, a fin de ser los facilitadores en este proceso.

Es fundamental la tarea de convocar para una socialización, la misma que será apoyada por los miembros de la comisión. Es importante que se comunique a las operadoras convencionales y no convencionales esta decisión de la creación de la central de transferencia sobre todo la comunicación de que en la iglesia de Cumbayá, es el sitio que tenían ellos como central - punto de despacho, para que conozcan que por parte de la Municipalidad se están tomando acciones al respecto.

RESOLUCIÓN No. 4

La Comisión de Movilidad, **resuelve:** solicitar al señor Secretario de Movilidad, se sirva remitir la documentación completa y los productos obtenidos de la consultoría de la oferta – demanda de la vía Simón Bolívar, para conocimiento y análisis de los señores concejales miembros de la mencionada comisión

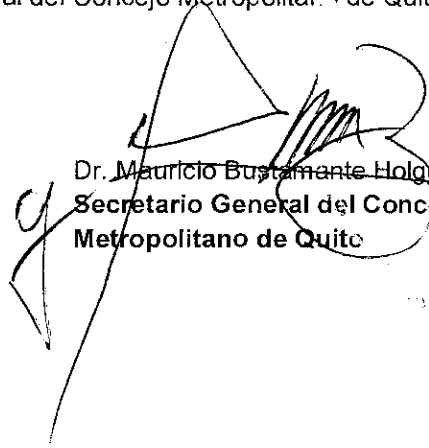
**4. Presentación del Ing. Patricio Jaramillo, Gerente General de la EPMOP, del informe del avance de ejecución del Plan Integral Vial del Distrito Metropolitano de Quito.**

En razón de que en unos minutos más se llevará a cabo la sesión de la comisión de Ordenamiento Territorial, el **concejal Eddy Sánchez**, solicita que este tema sea analizado en la próxima sesión de la comisión.

Siendo las 10h45, se clausura la sesión. Firman para constancia de lo actuado, el señor Presidente de la comisión, y el señor Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito.

  
Lic. Eddy Sánchez  
Presidente de la Comisión de Movilidad

Esther L.

  
Dr. Mauricio Bustamante Holguín  
Secretario General del Concejo  
Metropolitano de Quito

**A  
N  
E  
X  
O  
  
1**



Secretaría de  
Movilidad

# **PROYECTO DE REFORMA A LA ORDENANZA No. 279 TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL**

Comisión de Movilidad  
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

30 de Julio de 2014

Hd



Secretaría de  
Movilidad

# EXPOSICIÓN DE MOTIVOS



Secretaría de  
Movilidad

## EXPOSICION DE MOTIVOS

Con Ordenanza Metropolitana Reformatoria de la Ordenanza Metropolitana No. 279 del 5 de septiembre de 2012, sancionada el 7 de los mismos mes y año se reformó la Ordenanza Metropolitana No. 247, que establece el proceso de regularización del Servicio de Transporte Terrestre Comercial Escolar e Institucional en el DMQ.

HTC



Secretaría de  
Movilidad

## EXPOSICION DE MOTIVOS

En las bases de la convocatoria, con sus alcances, establecidas para el proceso, se definió que el mismo debía concluir el 15 de septiembre del 2013.

Sin embargo, por la rigidez de los requisitos, así como por causas imputables a los aspirantes, según se establece en los cuadros siguientes, no fue factible cubrir la oferta requerida en el estudio desarrollado por la Secretaría de Movilidad en el año 2012.





Secretaría de  
Movilidad

## ESTADÍSTICAS PROCESO DE REGULARIZACION

De acuerdo al informe presentado por la Agencia Metropolitana de Tránsito - AMT, se han otorgado Habilitaciones Operacionales de transporte escolar e institucional a 1.389 Aplicantes (24 julio 2014), quienes han cumplido con los requisitos establecidos en la Ordenanza Metropolitana No. 0279.

| Vehículos registrados en el levantamiento de información | Aplicantes inscritos | Aplicantes que entregaron la documentación | Habilitaciones Administrativas entregadas | Habilitaciones Operacional |
|--|----------------------|--|---|----------------------------|
| 2.719  | 1.754                | 1.563                                      | 1.507                                     | 1.389                      |

Diferencia 965

Diferencia 191

Diferencia 56

Diferencia 118

Diferencia 1.213

Diferencia 1.403

mtc



Secretaría de  
Movilidad

## FLOTA ESTUDIO VS. FLOTA APROBADA

Se realizó un estudio de demanda por parte de la Secretaría de Movilidad en el cual se estimó un incremento necesario de 1.523 vehículos de transporte escolar e institucional para el 2012 y una proyección al 2014 de 894 vehículos adicionales.

| Modalidad               | Flota autorizada antes del 2012 | Flota requerida al 2012 (Estudio SM) | Flota requerida al 2014 (Estudio SM) | Habilitaciones Operacionales Julio 2014 | Diferencia Habilitados vs requeridos al 2014 |
|-------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|---|--|
| Escolar e Institucional | 2.717                           | 1.523                                | 2.417                                | 1.389                                   | 1.028  |

Flota total autorizada en el DMQ a  
Julio 2014 = 4016



Secretaría  
de Movilidad

## RESULTADOS DEL PROCESO

| Existentes |                       | Nuevas     |                       | Habilitaciones operacionales entregadas | Habilitaciones operacionales pendientes | Total |
|------------|-----------------------|------------|-----------------------|---|---|-------|
| Operadoras | Incremento Aspirantes | Operadoras | Incremento Aspirantes |   |   |       |
| 25         | 607                   | 25         | 900                   | 1.389                                   | 118                                     | 1.507 |

607 aspirantes se incrementaron en 25 operadoras ya existentes y se crearon 25 nuevas operadoras que incorporaron a 900 aspirantes, dando un total de 1.507 aspirantes con Habilitaciones Administrativas, de los cuales 1.389 están totalmente formalizados quedando 118 aspirantes auto excluidos por varios incumplimientos.

Diferencia flora requerida 2014 (1.028) + aspirantes pendientes (118)  
= 1.146 posibles a incrementar 2014

1-17-14



Secretaría de  
Movilidad

## **MOTIVOS (tienen Habilitacion Admin. VS habilitaciones operacionales)**

| <b>APLICANTES QUE NO COMPLETAN<br/>REQUISITOS PARA OBTENER<br/>PERMISOS DE OPERACIONES</b> | <b>NUMERO</b> |
|--|---------------|
| Otros propietarios de Vehículos y Fideicomisos   | 12            |
| Pendiente Consulta a Asesoría Legal  | 2             |
| Pertenecen a operadora pero no realizan trámites de vehículo                               | 18            |
| Aplicantes con vehículo catalogado que no pertenece a operadora                            | 1             |
| Pertenecen a operadora pero no presentan la documentación requerida                        | 13            |
| <b>TOTAL</b>   | <b>46</b>     |

Adicionalmente 72 aspirantes no han realizado ningún trámite pero si obtuvieron Habilitación Administrativa.

$$46 + 72 = 118$$



## MOTIVOS (entregaron documentos VS habilitaciones administrativas)

En la siguiente tabla se muestra el motivo por el cual 56 aplicantes del proceso de regularización no recibieron la habilitación administrativa. Importante mencionar que un aplicante pudo tener uno o más motivos para no recibir la habilitación administrativa.

| Requisito establecido en la OM 279 Art. | Número de aplicantes que NO CUMPLIERON con el requisito |
|---|---|
| VEHÍCULO NO CORRESPONDE APLICANTE       | 27  |
| LICENCIA CADUCADA                       | 15  |
| SOAT                                    | 7   |
| RTV                                     | 33  |
| ACREDITACIÓN DOMICILIO                  | 10  |
| NO ADEUDAR AL MUNICIPIO                 | 16  |
| IESS                                    | 5   |
| FFAA                                    | 3   |
| CEDULA                                  | 6   |
| CERTIFICADO DE VOTACIÓN                 | 5   |
| POLICÍA NACIONAL                        | 2   |

100%



Secretaría de  
Movilidad

## ANÁLISIS POR PROPIEDAD DE VEHÍCULOS EN ASPIRANTES INVENTARIADOS

Aspirantes con dos o más

vehículos

| Número de<br>vehículos | Número de<br>aspirantes |
|------------------------|-------------------------|
| 2                      | 148                     |
| 3                      | 9                       |
| 4                      | 3                       |
| 9                      | 1                       |
| <b>Total</b>           | <b>161</b>              |



# ANÁLISIS POR TIPO DE LICENCIA EN ASPIRANTES INVENTARIADOS

| TIPO DE LICENCIA  | Número de propietarios |       |
|---|------------------------|-------|
|   | No.                    | %     |
| <b>A</b> No profesionales - Motocicletas                                | 3                      | 0,1%  |
| <b>B</b> Automotores de hasta 3.500 kg y remolque de hasta 750 kg       | 409                    | 15,0% |
| <b>C</b> Profesional – Automotores hasta 3.500 kg                       | 36                     | 1,3%  |
| <b>D</b> Profesionales – Transporte de Pasajeros                        | 54                     | 2,0%  |
| <b>E</b> Profesionales – Carga Pesada                                   | 465                    | 17,1% |
| <b>F</b> Para personas con discapacidad (Automotores de hasta 3.500 kg) | 2                      | 0,1%  |
| <b>G</b> Profesionales – Maquinaria Agrícola o Caminera)                | 8                      | 0,3%  |
| No existe el dato   | 1.742                  | 64,1% |
| <b>TOTAL</b>  | <b>2.719</b>           |       |

12/18



Secretaría de  
Movilidad

## ANÁLISIS POR ACTIVIDAD DE LOS ASPIRANTES INVENTARIADOS

| ACTIVIDAD ECONÓMICA REGISTRADA EN EL RUC  | Número de Aplicantes |
|---|----------------------|
| ENSEÑANZA   | 82                   |
| TRANSPORTE - CHOFER   | 585                  |
| ALIMENTOS - BEBIDAS - TIENDAS   | 42                   |
| OTROS. Venta de productos de perfumería, alquiler de carpas, venta de flores, venta de gas en bombones, venta de artículos de ferretería, servicios prestados por artistas. | 455                  |
| No tiene RUC Activo   | 1555                 |
| <b>TOTAL</b>  | <b>2719</b>          |





Secretaría de  
Movilidad

**PROYECTO DE REFORMA A LA  
ORDENANZA No. 279  
TRANSPORTE ESCOLAR E  
INSTITUCIONAL**

*2011*



Secretaría de  
Movilidad

## PROYECTO DE REFORMA A LA ORDENANZA No. 279

**Que**, la Ordenanza Metropolitana No. 279, sancionada el 7 de septiembre de 2012, Reformatoria de la Ordenanza Metropolitana No.247, sancionada el 11 de enero de 2008, establece el Proceso de Regularización del Servicio de Transporte Terrestre Comercial Escolar e Institucional en el Distrito Metropolitano de Quito; y,

**Que**, es necesario establecer un procedimiento transitorio para concluir la regularización del Servicio de Transporte Terrestre Comercial Escolar e Institucional en el Distrito Metropolitano de Quito, que se ajuste al ordenamiento nacional y metropolitano y que permita coadyuvar a la seguridad de las personas, bienes, ambiente, el orden público y la convivencia ciudadana; y,



Secretaría de  
Movilidad

## PROYECTO DE REFORMA A LA ORDENANZA No. 279

En ejercicio de las atribuciones que le confieren los artículos 57, letra a) y 87, letra a), del COOTAD; el artículo 8 de la LOTTTSV, y el número 2 del artículo 2 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito.

### EXPIDE:

La siguiente Ordenanza Reformatoria de LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 0279, SANCIONADA EL 07 DE SEPTIEMBRE DE 2012, QUE ESTABLECE EL PROCESO DE REGULARIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE COMERCIAL ESCOLAR E INSTITUCIONAL EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.

*2012*



Secretaría de  
Movilidad

## PROYECTO DE REFORMA A LA ORDENANZA No. 279

**Artículo 1.-** Sustitúyase el artículo 14, número 1 por el siguiente:

“1. Solo podrán aplicar al proceso de regularización de transporte comercial escolar e institucional, las personas naturales que sean propietarias de máximo dos vehículos que presten el servicio de transporte escolar e institucional.”

**Artículo 2.-** Sustitúyase el artículo 14, número 2, por el siguiente texto:

2. Los requisitos que los aplicantes deberán cumplir para participar en el proceso de regularización del transporte terrestre comercial escolar e institucional son:



Secretaría de  
Movilidad

## PROYECTO DE REFORMA A LA ORDENANZA No. 279

- i. Que el automotor conste en el inventario de vehículos en que actualmente esté prestando el servicio, realizado por la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a inicio del presente proceso de regularización (plazo al inicio de la convocatoria).
- ii. Demostrar ser el titular del vehículo dentro del plazo de 30 días contados a partir de la presentación de los documentos conforme lo establecido en las bases de la convocatoria (contrato o promesa de compra venta elevada a escritura pública). Para el caso de vehículos con reserva de dominio deberán justificar con el certificado de matrícula y la documentación emitida por la institución financiera, certificado del registro mercantil actualizado y cédula del deudor.

1470



Secretaría de  
Movilidad

## **PROYECTO DE REFORMA A LA ORDENANZA No. 279**

- iii. Tener nacionalidad ecuatoriana, o contar con las autorizaciones o permisos de trabajo expedido por el Ministerio de Relaciones Laborales o su equivalente, con arreglo a lo dispuesto en la legislación sobre derechos de los extranjeros en el Ecuador.
- iv. No adeudar al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ) y al Servicio de Rentas Internas (SRI).
- v. No ser servidora o servidor público; o miembro activo de las Fuerzas Armadas o de la Policía Nacional.



Secretaría de  
Movilidad

## PROYECTO DE REFORMA A LA ORDENANZA No. 279

**Artículo 3.-** Sustitúyase el artículo 16, número 2, letra b, por el siguiente texto:

### **b) Recepción de documentos del aplicante y del vehículo**

Con base en el registro de prestadores, la Autoridad Administrativa Otorgante notificará al aplicante del servicio, el lugar y la fecha en donde deberá entregar la documentación de respaldo para justificar su condición de prestador del servicio de transporte terrestre comercial escolar e institucional. Esta documentación es la siguiente:

- i. Cédula de ciudadanía o de identidad y certificado de votación de la o el aplicante.

*YMC*



Secretaría de  
Movilidad

## **PROYECTO DE REFORMA A LA ORDENANZA No. 279**

- ii. Licencia de Conducir de acuerdo a la normativa vigente.  
Se exceptúa la presentación de este requisito al o a la aplicante con discapacidad debidamente certificada por el CONADIS o la autoridad competente, respecto a la inhabilidad para conducir un vehículo a motor.
- iii. Matrícula vigente o factura original o contrato notariado de compra-venta del vehículo a nombre de la o el aplicante.
- iv. Certificado original actualizado del Ministerio de Relaciones Laborales, en sentido de que la o el aplicante no desempeña función pública.





Secretaría de  
Movilidad

## PROYECTO DE REFORMA A LA ORDENANZA No. 279

- v. Certificado de la autoridad competente de que la o el aplicante no tiene la calidad de integrante activo de las Fuerzas Armadas o de la Policía Nacional.
- vi. Certificado actualizado de que el vehículo de propiedad de la o el aplicante ha aprobado la Revisión Técnica Vehicular. Se aceptará el certificado condicional vehicular por los defectos relacionados con la prestación del servicio que se determinarán en las bases de la convocatoria.
- vii. Certificado de no adeudar al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y al Servicio de Rentas Internas.

17/00



Secretaría de  
Movilidad

## PROYECTO DE REFORMA A LA ORDENANZA No. 279

- viii. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) vigente, del vehículo de la o el aplicante; y,
- ix. Declaración juramentada ante un Notario Público del Distrito Metropolitano de Quito, indicando el nombre de las instituciones educativas, entidades públicas, privadas o mixtas donde presta el servicio de transporte escolar o institucional, la Autoridad Administrativa Otorgante verificará la información presentada.

**Artículo 4.-** En todas las disposiciones de la Ordenanza Metropolitana No. 0279 en que se exprese, “regularización del servicio de transporte terrestre comercial, escolar e institucional 2012”, sustitúyase por “regularización del servicio de transporte terrestre comercial, escolar e institucional 2014”.



Secretaría de  
Movilidad

## PROYECTO DE REFORMA A LA ORDENANZA No. 279

**Disposición Final.-** La presente Ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su sanción.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, el xx de xxxx de 2014.

*Handwritten mark*

**A  
N  
E  
X  
O  
2**



Secretaría de  
Movilidad

# **SITUACIÓN ACTUAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA PARROQUIA DE CUMBAYÁ (OPERADORAS SOTRANOR Y TRANSFLORESTA)**

30 de julio de 2014

*hmc*



## ANTECEDENTES

- Autoridades Municipales han recibido denuncias de ciudadanos de la parroquia de Cumbayá, en el sentido de que las operadoras Transfloresta y Sotranor, tienen un punto de despacho de unidades, que no ha sido autorizado y que genera conflictos en el tráfico.
- Las operadoras Transfloresta y Sotranor, están autorizadas para la prestación de transporte público hasta el 31 de diciembre de 2014.
- Dentro del contrato de operación, se autoriza para que la operadora Transfloresta, preste el servicio en la ruta “Cumbayá – La Floresta”, con una flota de 12 unidades más 1 unidad de reserva.



## ANTECEDENTES

- La operadora Sotranor tiene autorización para prestar el servicio en la ruta “Cumbayá – La Floresta”, con una flota de 4 unidades.
- Sitio de despacho inicial fue en el Mercado Municipal.
- Por disposición emitida por la EPMMOP del 04 de abril del 2011, las operadoras Transfloresta y Sotranor cambian su punto de despacho en la parroquia de Cumbayá y lo efectúan desde la Iglesia Parroquial de Cumbayá.
- Existe un contrato de arrendamiento entre los operadores y el Administrador del parqueadero para el uso del mismo a cambio de un canon de arrendamiento mensual.

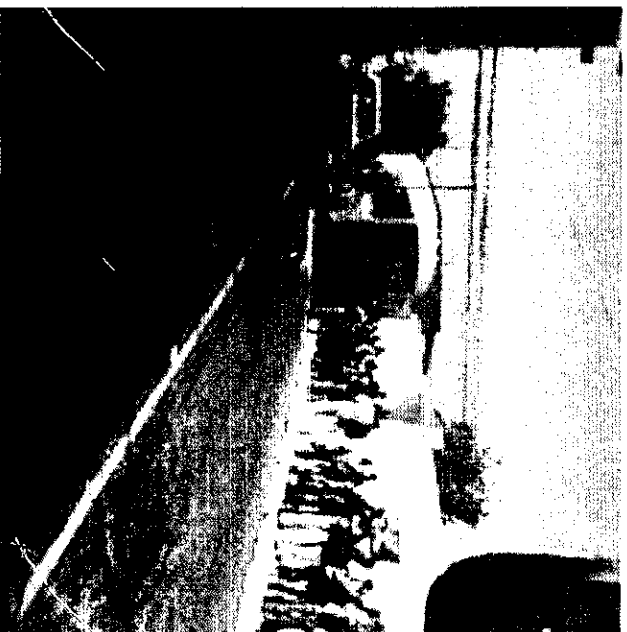
2011



Secretaría de  
Movilidad

## ANÁLISIS

1. Desde finales del año 2013, los operadores cambiaron su sitio de despacho a las calles Juan Montalvo intersección con Alba Calderón, sin ninguna autorización.

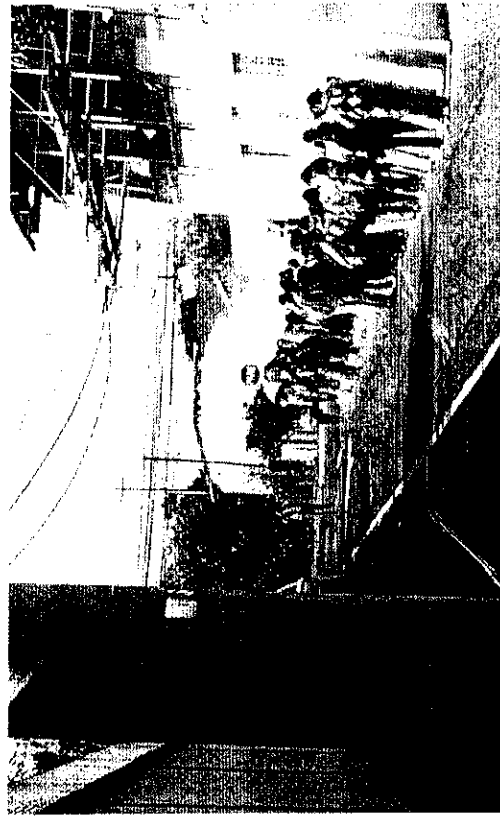






## ANÁLISIS

2. El espacio utilizado por los minibuses está definido por la Municipalidad como Zona Azul.
3. La operación de despacho en el punto, genera, en varios momentos de la hora pico conflictos de circulación para vehículos livianos.



2011



## ANÁLISIS

5. Adicionalmente, junto a este sitio existe un despacho de minibuses no regularizados por la Municipalidad, pertenecientes a las operadoras informales “Tambo Cumbayá” y “Transmisoras” que operan las rutas no autorizadas “Cumbayá – Quicentro Sur”; “Cumbayá – Chillogallo”.





Secretaría de  
Movilidad

## ANÁLISIS

- De igual manera, se observó que buses de la operadora informal Tambo Cumbayá, se estacionan en los alrededores del Parque Central de Cumbayá, calle Gabriel García Moreno, sobre la zona azul.



1/11/10



Secretaría de  
Movilidad

## ANÁLISIS

7. Sobre la Av. Interoceánica intersección con calle Manabí, existe un terreno particular que sirve como parqueadero y punto de despacho de furgonetas que realizan el servicio informal, desde la parroquia de Cumbayá hacia Chillogallo por la Av. Simón Bolívar.

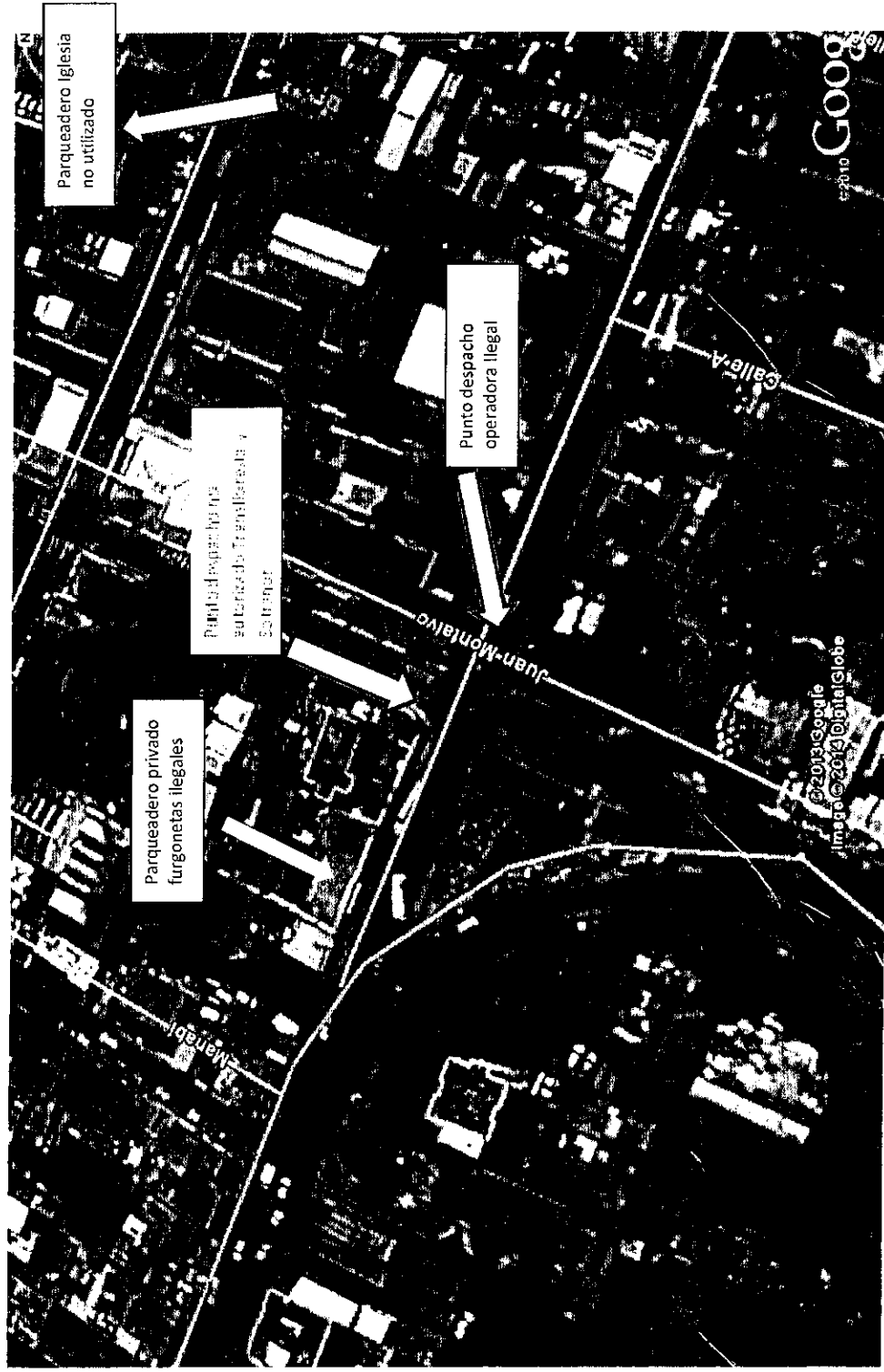




Secretaría de  
Movilidad

# ANÁLISIS

Plano de Cumbayá Intersección Av. Interoceánica y calles Juan Montalvo y Alba Calderón.





## CONCLUSIONES

1. Las operadoras Transfloresta y Sotranor no cumplen con las disposiciones emanadas por la autoridad, respecto al uso del parqueadero de la Iglesia de Cumbayá, como punto de despacho.
2. En el sitio de despacho actualmente utilizado por las operadoras Transfloresta y Sotranor, se ubican dos operadoras informales, que cuentan con minibuses y furgonetas, causando conflictos de tráfico en el sector.



Secretaría de  
Movilidad

## RECOMENDACIONES

1. Análisis de la reforma a la Ordenanza No. 194, para regular el servicio de transporte público (Av. Simón Bolívar).
2. Implementación de una estación de transferencia en Cumbayá, a fin de regularizar la operación del transporte público en la parroquia.



Secretaría de  
Movilidad

## **CORREDOR QUITO – TUMBACO – EL QUINCHE, SERVICIOS PLANTEADOS.**

Los servicios a implementarse son:

- Servicio troncal
- Servicio de alimentadores
- Servicios expresos desde las cabeceras parroquiales hasta la terminal Río Coca.

El corredor se complementará con la operación de los servicios intracantonales rurales.





Secretaría de  
Movilidad

## **CORREDOR METROPOLITANO QUITO – TUMBACO – EL QUINCHE, INFRAESTRUCTURA**

**VIAS.-** Las vías a utilizarse por las distintas rutas del Corredor, deberán ser mejoradas para una correcta operación de los servicios de transporte público.

**ESTACIONES DE TRANSFERENCIA.-** Se deben habilitar un total de cuatro estaciones de transferencia, a ubicarse en: Cumbayá, Pifo, Yaruquí y El Quinche.

**PARADAS DE INTEGRACION Y PARADAS SIMPLES.-** Se deben habilitar las paradas de integración (en Tumbaco, en la Vía Interoceánica) y las paradas simples del servicio troncal y de todos los servicios alimentadores a implementarse.

**SEÑALIZACION.-** Se debe implementar la correspondiente señalización horizontal y vertical de todas las vías a ser utilizadas por el corredor, así como la implementación de elementos semafóricos en aquellas intersecciones que lo requieran.

2010



Secretaría de  
Movilidad

## ESTACIÓN DE CUMBAYÁ

### AREA REQUERIDA

|   | CUBIERTA | DESCUBIERTA | AREA (M <sup>2</sup> S <sup>2</sup> ) |
|---|----------|-------------|---------------------------------------|
| AREA DE ANDENES   | X        |             | 2,800                                 |
| AREA DE ESTACIONAMIENTOS  |          | X           | 5,900                                 |
| CIRCULACIONES VEHICULARES<br>Y PEATONALES                             | X        | X           | 1,400                                 |
| AREAS COMPLEMENTARIAS<br>(OFICINAS, ACCESOS,<br>SERVICIOS AL PUBLICO) |          | X           | 150                                   |
| TOTAL   |          |             | 10,250                                |





# OPERNORTE

Quito, 29 de julio de 2014

OFICIO Nº 015 OP-2014

Sr. Ing.

Jean Pol Armijos

**SECRETARIO DE MOVILIDAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

Presente.-

De nuestras consideraciones:

Luego de expresarle los mejores deseos en el desempeño de sus delicadas funciones, por medio del presente, nos dirigimos a su autoridad para poner en su conocimiento que por reiteradas ocasiones en las reuniones que se han mantenido con la anterior administración se ha venido informándoles sobre el proceso de incremento tanto de rutas como de unidades que están portando el nombre de agrupaciones "KIMERA EXPRESS" y "SIRENITA EXPRESS" en todo el sector de Calderón, sin que ninguna autoridad disponga un control para poder frenar este tipo de abuso, por parte de seudos dirigentes de estas agrupaciones, ya que producto de esto se están convirtiendo en negociado de cupos de trabajo y por consecuencia en "Traficantes de Permisos de Trabajo", para vehículos de servicio público, se han creado rutas por los mismos circuitos de las rutas legalmente autorizadas y que "TIENEN CONTRATOS DE OPERACIÓN CON MOVILIDAD", causando afectación directa en los sectores que operamos y aún más poniendo en riesgo a los usuarios que utilizan las mencionadas unidades informales, ya que como es de conocimiento general no pasan ninguna revisión técnica de la CORPAIRE, y muchos de ellas ya cumplieron su ciclo operacional en otras actividades y actualmente las acondicionan para dar servicio de transporte de pasajeros.

Causa gran preocupación que nosotros los transportistas históricos, estaremos muy pronto sometidos al ofrecimiento realizado por nuestro señor Alcalde de Quito, en el sentido de que el Corredor Trolebús, tendrá que avanzar en poco tiempo a Calderón, nuestras rutas tendrán que ser reestructuradas, y nos preguntamos, con tanto transporte ilegal, no habrá espacio físico para que transiten las 270 unidades legales que conforman la Cía. OPERNORTE S.A., peor aún las ilegales; ya es momento que las autoridades actúen de acuerdo a lo que dispone la Ley de Tránsito con relación a la informalidad, no es justo que se sigan manteniendo acuerdos políticos y verbales por encima de la Ley.

Cabe indicar que las Operadoras Legales que servimos al Sector de Calderón hemos informado a las anteriores autoridades sobre la Constitución de OPERNORTE S.A., que estamos prestos a contribuir con todas las políticas que las autoridades competentes tengan planificadas, para la buena marcha de la movilidad dentro de la Parroquia de Calderón y Guayllabamba.

La Cía. OPERNORTE S.A., a petición de la comunidad, a la cual servimos por más de medio siglo, ha procedido a implementar el servicio con microbuses INTRAPARROQUIALES, de esta forma cumplimos con lo requerido para formar parte de este proceso cuando la autoridad lo estime conveniente.



# OPERNORTE

En espera de la atención urgente que le dé a la presente con una respuesta favorable, le quedamos agradecidos.

Atentamente,

Miguel Aguilera  
CIA. TRANSPORSET S.A  
PRESIDENTE

CIA. GUADALAJARA

CIA. SEMGYLLFÖR

CIA. KINARA EXPRESS

Franklin Falcón  
COOP. SAN JUAN  
GERENTE

COOP. LLANO GRANDE

COOP. CALDERON

CIA. FLOTA PICHINCHA

C.C. CONCEJAL EDDY SÁNCHEZ  
C.C. CONCEJALA DANIELA CHACÓN  
C.C. CONCEJAL EDUARDO DEL POZO  
C.C. CONCEJAL SERGIO GARNICA  
C.C. CONCEJAL PATRICIO UBIDIA



**OPERNORTE**

QUITO - ECUADOR



EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO

**ACTA REUNION DEFINICION VALOR DE PAGO RUTAS SAN JUAN DE CALDERON Y CALDERON**

FECHA: 03 de Junio de 2013

HORA INICIO: 15H30  
HORA FINAL: 16H15

ASUNTO: Valor pago

CONVOCADO POR: Eco. Galo Muñoz

1. ASISTENTES

| Nombre          | Área                       | Cargo                   | Firma |
|-----------------|----------------------------|-------------------------|-------|
| Galo Muñoz      | Gerencia Técnica           | Gerente Técnico         |       |
| Edmundo Barros  | Coop. CALDERON             | Gerente                 |       |
| Wilmer Naranjo  | Coop. SN. JUAN DE CALDERON | Vicepresidente          |       |
| Franklin Falcón | Coop. SN. JUAN DE CALDERON | Gerente                 |       |
| Adriana Pazmiño | Operaciones                | Controlador Operacional |       |

2. TEMAS TRATADOS

**DESCRIPCION DEL TEMA** (Breve descripción de los temas tratados y/o analizados)

En la reunión mantenida se resuelve lo siguiente:

- Valor pago por las rutas a las Cooperativas SAN JUAN DE CALDERON Y CALDERON.

Para garantizar esta situación se definió lo siguiente:

3. COMPROMISOS ADQUIRIDOS.

| Compromiso Adquirido  | Responsable   | Fecha límite de ejecución |
|---|---|---------------------------|
| <p>De acuerdo a lo establecido en la reunión mantenida el lunes 03 de junio de 2013 a las 15H30, en la sala de reuniones de la Gerencia Técnica de la EPMTPO, entre los señores representantes de la EPMTPO Eco. Galo Muñoz Gerente Técnico, y los señores Edmundo Barros Gerente de la Coop. CALDERON; Wilmer Naranjo Vicepresidente de la Coop. San JUAN DE CALDERON; y, Franklin Falcón Gerente de la Coop. San JUAN DE CALDERON, llegan a un acuerdo en recibir la cantidad de \$5.950,00 por los servicios prestados en las rutas antes mencionadas.</p> | <p>Gerencia Técnica<br/>                     Administradores de los Contratos<br/>                     Fiscalización<br/>                     Asesoría Jurídica</p> | <p>Eventual</p>           |

Y

Oficio No. 3021

Quito, a 10 de Marzo de 2009

Ingeniero  
Iván Alvarado  
GERENTE GENERAL DE LA EMMOP-Q  
Presente

EMMOP-Q QUITO INGRESO DE DOCUMENTOS

Fecha: 10 MAR 2009 Hora: 15H20

RECIBIDO

Nombres: \_\_\_\_\_

Ced. Ident: \_\_\_\_\_ Anexos: \_\_\_\_\_

Firma: Betty

De mis consideraciones:

De conformidad con las reuniones mantenidas en Diciembre 2008 y Enero 2009 y en respuesta al oficio No. 2009-EMMOP-GGM-UTP497, enviamos las siguientes observaciones y solicitud:

#### ASPECTOS ADMINISTRATIVOS

Aún no ha sido emitida hasta el momento ninguna resolución administrativa del directorio de la EMMOP-Q respecto a la integración de los servicios interparroquiales de Llano Grande y San Juan, su conversión al servicio urbano y como quedará la red definitiva planificada por la EMMOP-Q.

No conocemos la resolución de la EMMOP-Q de la integración de nuestras líneas y servicios a la red integrada de Quito, corredor Central Norte y Corredor Nor Oriental.

No conocemos la determinación de la EMMOP-Q sobre cómo y donde se realizarán las integraciones y los servicios que no se integrarán de forma definitiva.

Si bien ha sido aceptada la implementación de la línea circular intraparroquial, aún falta determinar la demanda y oferta necesarias.

Se requieren estas resoluciones por parte de la EMMOP-Q determinando los aspectos administrativos, financieros y operacionales que garanticen la operación y la sustentabilidad legal, administrativa y financiera de nuestras operadoras.

#### ASPECTOS TECNICO OPERACIONALES

Han sido entregadas varias alternativas operacionales tanto dentro del área urbana como del área interparroquial, sin resolución por parte de la Municipalidad y la EMMOP-Q, y ya ha transcurrido un año de discusión.



**Cooperativas de Transportes Interparroquial**  
**LLANO GRANDE Y SAN JUAN**

---

En la parte técnico financiera creemos que la única solución está en la definición dentro del ámbito urbano y no dentro del área intraparroquial.

Esta falta de resolución ha generado un desbalance importante para nuestra flota en lo referente a las obligaciones de pago, una pérdida irreparable de la demanda y pérdidas económicas importantes.

### **ASPECTOS ECONÓMICOS**

Los ingresos han disminuido considerablemente entre el 42% y 58%, de acuerdo a los propios estudios de la EMMOP-Q y Trolebús S. A.

Por lo tanto y luego de más de 12 meses de operación bajo responsabilidad de la EMMOP-Q, parte de la demanda ha sido transferida a otra parte de la red de transporte de forma definitiva, lo que demarcará un desequilibrio económico también definitivo.

A esta pérdida de demanda se suma la pérdida de las tarifas interparroquiales dentro de la integración propuesta por la Municipalidad, generando un segundo desequilibrio económico.

Por lo tanto es necesario que la EMMOP-Q y el Trolebús S. A. realicen un plan económico oficial, basado en el pago por pasajero transportado desde Quito hacia los sectores interparroquiales y los servicios intraparroquiales, que generen de forma conjunta un equilibrio financiero que demuestre la sustentabilidad de la operación propuesta por la misma EMMOP-Q.

### **SOLICITAMOS:**

1. Que la EMMOP-Q realice la propuesta definitiva de los servicios urbanos, interparroquiales e intraparroquiales con el correspondiente plan económico financiero.
2. Que en el plan económico financiero se tome en cuenta el modo y costos de integración física y tarifaria.
3. Que se resuelva la responsabilidad administrativa sobre nuestras pérdidas que suman por lo menos US\$ 1'500.000,00 a la fecha y bajo la responsabilidad de la EMMOP-Q.
4. Que se resuelva sobre nuestra participación en la red integrada de Quito, Corredor Central Norte, Corredor Nor Oriental y Corredor Central.
5. Se muestre el estado de la red urbana e interparroquial final, pues si bien nuestras líneas van a ser recortadas de forma definitiva, se muestre que el mismo criterio se está realizando con las líneas urbanas que parten de nuestros mismos sectores interparroquiales, de lo contrario se estaría beneficiando dirigidamente a esas líneas y empresas, en detrimento de

**Cooperativas de Transportes Interparroquial  
LLANO GRANDE Y SAN JUAN**

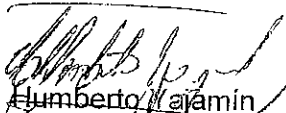
---

nuestras empresas y asociados. Hasta hoy se encuentran operando líneas interparroquiales y urbanas desde nuestros sectores interparroquiales hacia La Marín, Universidad Central, Centro Histórico, Alameda y Ejido y las respectivas operadoras beneficiadas.

6. Hasta el momento y desde el 27 de Diciembre de 2007, hemos anticipado, demostrado y confirmado que esta decisión de la EMSAT hoy EMMOP-Q para integrar los servicios interparroquiales es un tema complejo desde el punto de vista financiero y operacional y que las pérdidas han llegado a ser irremediables, si no se toman las decisiones correctas y a tiempo, no solo por el bienestar de la ciudad, sino el de los usuarios que no están siendo atendidos y los operadores en estado de quiebra financiera y deudas por pagar, a causa de respetar lo impuesto por la Municipalidad.
7. Solicitamos una reunión con el Gerente General de la EMMOP-Q para determinar el camino a estas solicitudes, donde se resuelva el equilibrio económico financiero de nuestros asociados y la red definitiva que operarán nuestras flotas con las correspondientes garantías operacional y financiera.


Esperando por duodécimo mes por la correcta resolución por parte de la Municipalidad.

Atentamente,



Humberto Tajamin

**GERENTE GENERAL DE LA COOPERATIVA LLANO GRANDE**



Franklin Falcón

**GERENTE GENERAL DE LA COOPERATIVA SAN JUAN**

Cc: Señor Alcalde Metropolitano de Quito  
Gerente de Metrobus Q

Cooperativas de Transportes Interparroquial  
LLANO GRANDE Y SAN JUAN

---

Oficio No. 005-2009

Quito, a 23 de Julio de 2009

Ingeniero  
Iván Alvarado  
**GERENTE GENERAL DE LA EMMOP-Q**  
Presente

005-2009-08529

EMMOP-Q 09 JUL 21 12:23

De mis consideraciones:

De conformidad con las reuniones mantenidas en Diciembre 2008, Enero, Marzo, Abril, Junio y Julio de 2009, enviamos las siguientes observaciones y solicitud:

**ASPECTOS ADMINISTRATIVOS**

1. Aún no ha sido emitida hasta el momento ninguna resolución administrativa del directorio de la EMMOP-Q respecto a la integración de los servicios interparroquiales de Llano Grande y San Juan, su conversión al servicio urbano y como quedará la red definitiva planificada por la EMMOP-Q.
2. No conocemos la resolución de la EMMOP-Q de la integración de nuestras líneas y servicios a la red integrada de Quito, corredor Central Norte y Corredor Nor Oriental.
3. No conocemos la determinación de la EMMOP-Q sobre cómo y donde se realizarán las integraciones y los servicios que no se integrarán de forma definitiva.
4. Si bien han sido aceptadas inicialmente algunas de las alternativas operacionales propuestas y la implementación de la línea circular intraparroquial, aún falta determinar la red asignada a nuestras operadoras.
5. Se requieren estas resoluciones por parte de la EMMOP-Q determinando los aspectos administrativos, financieros y operacionales que garanticen la operación y la sustentabilidad legal, administrativa y financiera de nuestras operadoras.
6. Al cabo de 6 meses de oficios e inspecciones realizadas, por determinación de la EMMOP-Q, hoy tenemos que dejar el servicio interparroquial y tenemos que ejecutar el servicio urbano.

**ASPECTOS TECNICO OPERACIONALES**

1. Han sido entregadas varias alternativas operacionales tanto dentro del área urbana como del área interparroquial, sin resolución por parte de la Municipalidad y la EMMOP-Q, y ya ha transcurrido un año y medio de discusión.

## Cooperativas de Transportes Interparroquial LLANO GRANDE Y SAN JUAN

---

2. En la parte técnico financiera creemos que la única solución está en la definición dentro del ámbito urbano o no dentro del área intraparroquial, por lo cual de conformidad con el Plan Maestro de Transporte pertenecemos operativamente a los territorios de alimentación de los corredores: Central Norte (Av. América), Central (Trolebús) y Nor Oriental (Av. 6 de Diciembre).
3. Esta falta de resolución ha generado un desbalance importante para nuestra flota en lo referente a las obligaciones de pago, una pérdida irreparable de la demanda y pérdidas económicas importantes.

### ASPECTOS ECONÓMICOS

1. Los ingresos han disminuido considerablemente entre el 42% y 58%, de acuerdo a los propios estudios de la EMMOP-Q y Trolebús S. A.
2. Por lo tanto y luego de más de 12 meses de operación bajo responsabilidad de la EMMOP-Q, parte de la demanda ha sido transferida a otra parte de la red de transporte de forma definitiva, lo que demarcará un desequilibrio económico también definitivo.
3. A esta pérdida de demanda se suma la pérdida de las tarifas interparroquiales dentro de la integración propuesta por la Municipalidad y pertenencia obligatoria al sistema urbano, generando un segundo desequilibrio económico.
4. Por lo tanto es necesario que la EMMOP-Q, Metrobus-Q y el Trolebús S. A. realicen un plan económico oficial, basado en el pago por pasajero transportado desde Quito hacia los sectores interparroquiales y los servicios intraparroquiales hoy transformados en urbanos, que generen de forma conjunta un equilibrio financiero que demuestre la sustentabilidad de la operación propuesta por la misma EMMOP-Q.

### ASPECTOS LEGALES

1. Al momento las Cooperativas Llano Grande y San Juan estamos realizando la operación integrada en los terminales de La Y y Río Coca con integración tarifaria y en la Ofelia sin integración tarifaria, sin embargo no existe ningún vínculo contractual para esta operación de las flotas ni manejo tarifario diferenciado.
2. Por lo tanto se debe suscribir un contrato o convenio con cada uno de los corredores Trolebús, Nor Oriental y Central Norte, con sus respectivas especificaciones técnicas, operacionales, administrativas y tarifarias y proponemos una asignación definitiva dentro de cada uno de estos proyectos.
3. La titularidad de las rutas, permisos de operación, habilitaciones operacionales y demás derechos, deben mantenerse a favor de las operadoras interparroquiales.
4. La resolución emitida por la EMMOP-Q debe autorizar a los representantes legales de **cada** operadora, a suscribir convenios con sus cooperados o socios, para legitimar su **intervención** en la operación de integración y posterior conciliación económica.
5. Se renunciará a las acciones administrativas y legales sobre los actos consecuentes a la implementación de esta resolución, es decir a sus efectos y nivel de cumplimiento,

**Cooperativas de Transportes Interparroquial  
LLANO GRANDE Y SAN JUAN**

---

una vez suscrita la resolución por el Alcalde Metropolitano de Quito, y notificada a los operadores, dejando salvado su derecho por lo acontecido.

**SOLICITAMOS:**

1. Que la EMMOP-Q realice la propuesta definitiva de los servicios urbanos, interparroquiales e intraparroquiales con el correspondiente plan económico financiero.
2. Que en el plan económico financiero se tome en cuenta el modo y costos de integración física y tarifaria.
3. Que se resuelva la responsabilidad administrativa sobre nuestras pérdidas que suman por lo menos US\$ 1'800.000 a la fecha y bajo la responsabilidad de la EMMOP-Q.
4. Que se resuelva sobre nuestra participación en la red integrada de Quito, Corredor Central Norte, Corredor Nor Oriental y Corredor Central.
5. Se muestre el estado de la red urbana e interparroquial final, pues si bien nuestras líneas van a ser recortadas de forma definitiva, se muestre que el mismo criterio se está realizando con las líneas urbanas que parten de nuestros mismos sectores interparroquiales, de lo contrario se estaría beneficiando dirigidamente a esas líneas y empresas, en detrimento de nuestras empresas y asociados. Hasta hoy se encuentran operando líneas interparroquiales y urbanas desde nuestros sectores interparroquiales hacia La Marín, Universidad Central, Centro Histórico, Alameda y Ejido y las respectivas operadoras beneficiadas.
6. Hasta el momento y desde el 27 de Diciembre de 2007, hemos anticipado, demostrado y confirmado que esta decisión de la EMSAT hoy EMMOP-Q para integrar los servicios interparroquiales es un tema complejo desde el punto de vista financiero y operacional y que las pérdidas han llegado a ser irremediables, si no se toman las decisiones correctas y a tiempo, no solo por el bienestar de la ciudad, sino el de los usuarios que no están siendo atendidos y los operadores en estado de quiebra financiera y deudas por pagar, a causa de respetar lo impuesto por la Municipalidad.
7. Solicitamos una reunión con el Gerente General de la EMMOP-Q para determinar el camino a estas solicitudes.

**RESUMEN DE LAS ALTERNATIVAS DISCUTIDAS**

1. Asignación de nuestras operadoras a la red integrada de transporte como alimentadores de los corredores: Central Norte (Av. América), Central (Trolebús) y Nor Oriental (Av. 6 de Diciembre), con una proyección de pago propuesto por la UOST de un mínimo de US\$ 4499 mes para los alimentadores de Llano Grande y US\$ 5051 mes para los alimentadores de San Juan. Estos indicadores finales de factibilidad de pago son inferiores entre 20% para San Juan y 26% para Llano Grande, a los que las cooperativas teníamos antes del proyecto de integración y sobre los cuales se sustentan los financiamientos de los vehículos adquiridos.
2. Que la cooperativa Llano Grande cubra la totalidad del área de la parroquia Llano Grande incluidos los sectores de La Capilla y Bonanza, siendo su territorio de asignación de forma integral para garantizar la demanda inicial de operación.

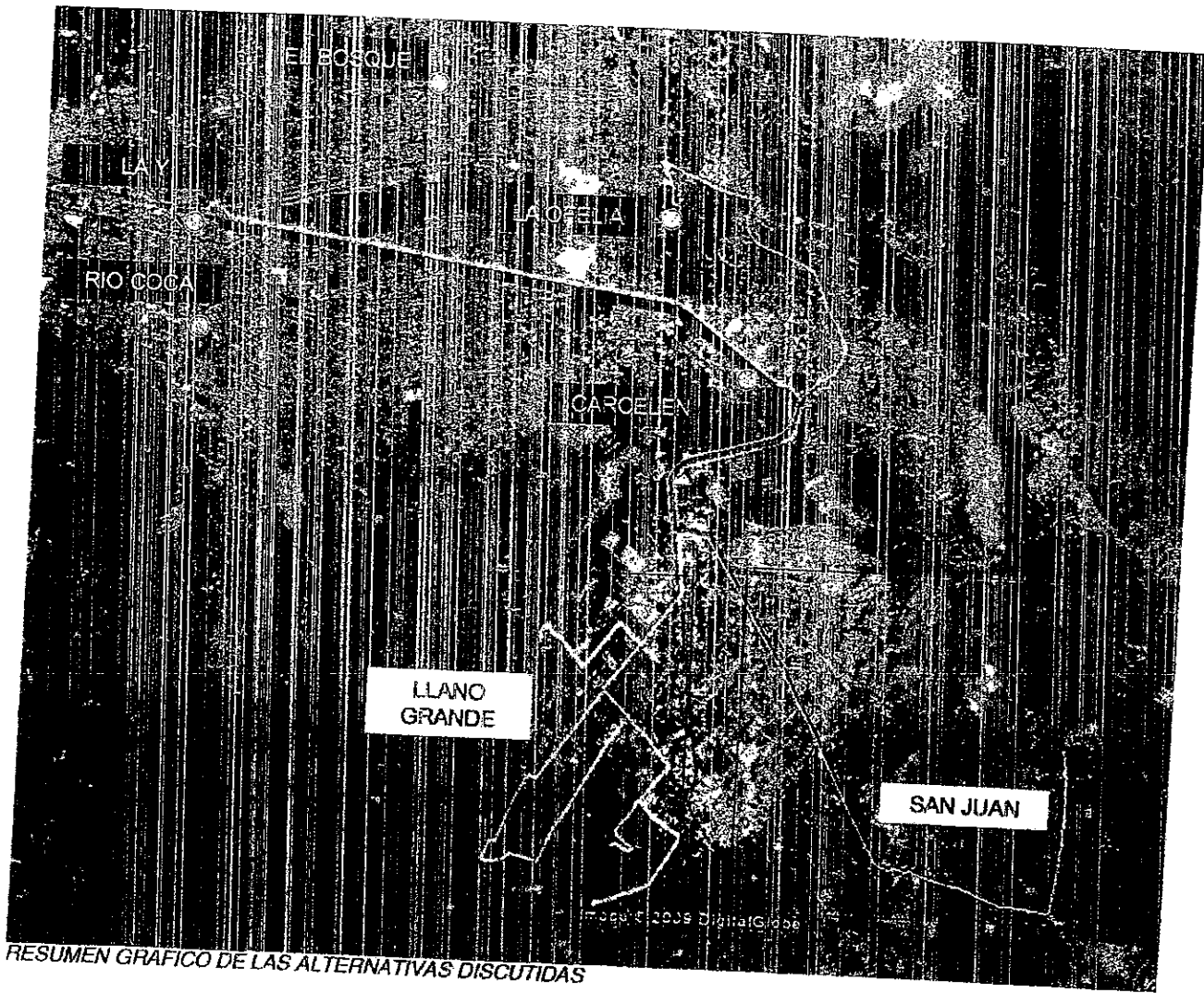
**Cooperativas de Transportes Interparroquial**  
**LLANO GRANDE Y SAN JUAN**

---

3. Con esta demanda se integre al Corredor Nor Oriental en el terminal Río Coca por la ruta: Llano Grande – Panamericana Norte - Eloy Alfaro – Nueva Estación Intermodal Carcelén – Eloy Alfaro - Estación Río Coca. A esta alternativa se propone la retro-alimentación hasta la Granados y La Carolina
4. De la misma manera se integre al Corredor Central en el Terminal La Y por la ruta: Llano Grande – Panamericana Norte – Galo Plaza Lasso – Estación La Y; y como servicio complementario formará parte de la alimentación: Estación Intemodal Carcelén – Galo Plaza Lasso - Estación La Y.
5. Que la cooperativa San Juan cubra la totalidad del área territorial de San Juan tanto por el sector de la calle el Vergel y por en la aproximación a Carapungo; para garantizar las demandas iniciales y como producto de la optimización operacional de la flota.
6. Con esta demanda se integre al corredor Central Norte en el Terminal de la Ofelia por la ruta: San Juan – Panamericana Norte – Diego de Vásquez – Mariscal Sucre -CC-Condado – Estación La Ofelia. A esta alternativa se propone un servicio semi-expreso hasta El Bosque por la Av. Mariscal Sucre.
7. De la misma manera se integre al Corredor Central en el Terminal La Y por la ruta: San Juan – Panamericana Norte – Galo Plaza Lasso – Estación La Y; y como servicio complementario formará parte de la alimentación: Estación Intemodal Carcelén – Galo Plaza Lasso - Estación La Y.
8. Ha sido aceptada la propuesta para iniciar la operación conjunta Llano Grande – San Juan de la línea circular intraparroquial entre Llano Grande, Calderón y Carapungo, para satisfacer la demanda interna entre estos sectores, donde la EMMOP-Q se comprometió eliminar el transporte informal y no formalizar rutas o asociaciones informales.
9. Los pagos como alimentadores de los corredores se realizará según la formulación propuesta por la empresa Trolebús S. A. con rangos mensuales aproximados mínimos alrededor de US\$ 4.900 y máximos de US\$5.500, de conformidad a kilometraje y pasajeros transportados.
10. Quedando a responsabilidad de la EMMOP-Q: Analizar y resolver las alternativas operacionales, flotas, tarifas y equilibrio financiero dentro del sistema integrado propuesto por el Plan de Movilidad.
11. La EMMOP-Q, entonces realizará la inserción de los servicios resueltos dentro de los proyectos contractuales correspondientes.

A seguir el resumen gráfico de lo discutido:

Cooperativas de Transportes Interparroquial  
LLANO GRANDE Y SAN JUAN



RESUMEN GRAFICO DE LAS ALTERNATIVAS DISCUTIDAS

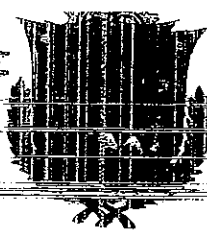
Esperando por duodécimo tercer mes por la correcta resolución por parte de la Municipalidad.

Atentamente,

Humberto Yajamin  
**GERENTE GENERAL DE LA COOPERATIVA LLANO GRANDE**

Franklin Falcón  
**GERENTE GENERAL DE LA COOPERATIVA SAN JUAN**

Cc: Señor Alcalde Metropolitano de Quito  
CC. Señor Arq.: Hidalgo Nuñez



OFICIO: S.J. 2009. 16

D. M. Quito, 08 de Mayo de 2009

UTP. N° 1833  
Secre. 66-  
LUNES 22/05/2009  
2907507  
2904387

Ingeniero  
Iván Alvarado  
GERENTE GENERAL DE LA EMMOP-Q  
Presente

De mis consideraciones:

En relación con las reuniones mantenidas en Diciembre 2008 y Enero 2009, y el día 13 de febrero del 2009, esta última con la presencia de representantes de los barrios de Bellavista de Calderón, la Pradera de Calderón y San Juan de Calderón, el administrador de la Zona Calderón, la Sra. Presidenta de la Junta Parroquial y como fue acordado en la referidas reuniones, respetuosamente exponemos y solicitamos:

**ASPECTOS ADMINISTRATIVOS**

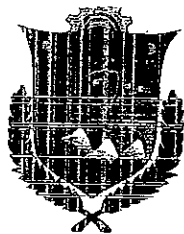
Hasta la presente fecha no ha sido emitida ninguna resolución administrativa por parte del Directorio de la EMMOP-Q respecto a la integración física de los servicios interparroquiales de las operadoras Llano Grande y San Juan, su conversión al servicio urbano y como quedará la red definitiva planificada por la EMMOP-Q.

Hasta la presente no se ha tomado una resolución por parte de la EMMOP-Q sobre la integración de nuestras líneas y servicios al Sistema Integrado de Quito, corredor Central Norte y Corredor Nor Oriental.

Si bien ha sido aceptada la opción de implementar una línea circular intraparroquial, aún no se ha realizado el estudio para determinar la demanda y los costos necesarios por parte de EMMOP, como fue su compromiso.

Se requieren estas resoluciones por parte de la EMMOP-Q determinando los aspectos administrativos, financieros y operacionales que garanticen la operación y la sustentabilidad legal, administrativa y financiera de nuestras operadoras.





### ASPECTOS TECNICO OPERACIONALES

Han sido entregadas varias alternativas operacionales tanto dentro del área urbana como del área interparroquial, sin respuesta concreta por parte de la Municipalidad y la EMMOP-Q, ya ha transcurrido más de un año de discusión.

Esta falta de resolución ha generado, una pérdida irreparable de la demanda y pérdidas económicas importantes que superan los DOS MILLONES DE DOLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTE AMERICA

### ASPECTOS ECONÓMICOS

Los ingresos han disminuido considerablemente entre el 42% y 58%, de acuerdo a los propios estudios de la EMMOP-Q y Trolebús S. A.

Por lo tanto y luego de más de 12 meses de operación bajo responsabilidad de la EMMOP-Q, parte de la demanda ha sido transferida a otra parte de la red de transporte de forma definitiva, lo que demarcará un desequilibrio económico también definitivo.

A esta pérdida de demanda se suma la pérdida de las tarifas interparroquiales dentro de la integración propuesta por la Municipalidad, generando un segundo desequilibrio económico.

Por lo tanto es necesario que la EMMOP-Q y el Trolebús S. A. concreten sin más dilación, un plan económico oficial, basado en el pago por pasajero transportado desde Quito hacia los sectores urbanos y los servicios intraparroquiales, que generen de forma conjunta un equilibrio financiero que demuestre la sustentabilidad de la operación propuesta por la misma EMMOP-Q.

### PETICION EXPRESA:

1. Que la EMMOP-Q realice la propuesta definitiva de sus servicios urbanos, interparroquiales e intraparroquiales con el correspondiente plan económico financiero.
2. Que en el plan económico financiero se tome en cuenta el modo y costos de integración física y tarifaria y que estos sean asumidos por la municipalidad.
3. Que se asuma la responsabilidad administrativa sobre nuestras pérdidas que suman por lo menos US \$ 2'000.000 a la fecha y bajo la responsabilidad de la EMMOP-Q.
4. Que se resuelva sobre nuestra participación en la red integrada de Quito, Corredor Central Norte, Corredor Nor-Oriental y Corredor Central.
5. Se muestre el estado de la red urbana e interparroquial final, pues si bien nuestras líneas van a ser cortadas de forma definitiva se quiere que el mismo criterio se esta realizando con las líneas urbanas que parten de nuestros mismos sectores interparroquiales, de lo contrario se estaría beneficiando dirigidamente a esas líneas y empresas en detrimento de nuestras empresas y asociados. Hasta hoy se encuentran operando líneas interparroquiales y urbanas desde nuestros sectores interparroquiales hacia La Mar, Universidad Central, Centro Histórico, Alameda y Ejido y las respectivas operadoras beneficiadas.



6. Hasta el momento y desde el 27 de Diciembre de 2007, hemos anticipado, demostrado y confirmado que esta decisión de la EMSAT hoy EMMOP-Q para integrar los servicios interparroquiales es un tema complejo desde el punto de vista financiero y operativo y que las pérdidas han llegado a ser irremediables, si no se toman las decisiones correctas y a tiempo, no solo por el bienestar de la ciudad, sino el de los usuarios que no están siendo atendidos y los operadores en estado de quiebra financiera y deudas por pagar, a causa de respetar lo impuesto por la Municipalidad.
7. Solicitamos que de la ruta Bellavista - San Juan - Ofelia, de la cual mi representada es signataria las siguientes modificaciones con el siguiente recorrido:
  - a. Extremo Sur: Av. Diego de Vasquez, Av. Mariscal Sucre (Occidental), Edmundo Carvajal sector el Bosque (retomo).
  - b. Extremo Norte: La variante por la calle el Vergel (Carapungo).
  - c. Cabe mencionar que esta petición no se contrapone, y reemplaza lo expresado en oficio No 2980 de fecha 15 de diciembre del 2008.
  - d. Es importante destacar que en la actualidad, el transporte interparroquial se encuentra prestando el servicio de transporte público de pasajeros por la calles y avenidas referidas, lo que demuestra la existencia de una demanda cautiva, y la no interferencia con otros servicios.

Esperando su oportuna y favorable respuesta dejamos constancia de nuestro reconocimiento

Aíentamente,

Franklin Falcón  
GERENTE GENERAL DE LA COOPERATIVA SAN JUAN





Quito D.M., 9 de septiembre del 2001

Ingeniero  
Carlos Poveda  
GERENTE GENERAL  
EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTES DE PASAJEROS DE QUITO Ciudad

De mi consideración:

Luego de un cordial saludo a nombre de quienes conformamos la Cooperativa de Transportes SAN JUAN DE CALDERON, solicitamos a su Digna Autoridad, concedernos cita para una reunión de trabajo con el propósito de definir los lineamientos acerca del servicio de alimentadores interparroquiales que nuestra empresa podría ofertar para el beneficio de la comunidad.  
Aprovechamos la oportunidad para reiterar los sentimientos de consideración y estima.

Atentamente,

*Franklin Falcón G.*

Sr. Franklin Falcón G.  
GERENTE GENERAL  
COOPERATIVA "TRANS SAN JUAN"



ADMINISTRACIÓN DE

REGISTRO DE COOPERATIVAS

*Medeiro*

12-09-11 10h31

PROPUESTA RECORRIDO RUTA SAN JUAN DE CALDERON - OFELIA



Recorrido actual  
Propuesta nuevo recorrido

Image © 2012 OriginalGlobe

# Trans San Juan

## COOPERATIVA DE TRANSPORTES

acuerdo ministerial N° 051

reg. coop. N° 31

Secretaría de Movilidad

Director: Fabian Navarro

Fecha: 20 agosto 2012 14h 35

Quito D.M., 20 de Agosto de 2012  
Oficio 068-CTSJ-2012

Ingeniero.-  
Sr. Fabricio Castillo  
DIRECTOR METRO BUS-Q  
EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Presente.-

En su despacho.-

De acuerdo a la invitación manifestada para el día 25 de julio de 2012 para tratar varios puntos y luego de haber realizado los recorridos personalmente en conjunto con sus funcionarios por las rutas que mantiene mi Operadora, debo expresar:

De acuerdo al planteamiento de proveer el servicio de transporte público al barrio La Pradera y sus alrededores debo manifestar que se acepta implementar el servicio siempre y cuando las vías sean transitables y en la medida de lo posible, estén en buen estado, siendo una forma de reducir los costos y gastos de operación; brindando el servicio esperado a la comunidad.

En acuerdo con la Operadora Transporsel C.A. y Cooperativa Trans. San Juan, con la finalidad de servir al 100% a la comunidad, se comprometen a proveer el servicio de transporte por los barrios La Cordillera, Colinas del Valle y sus alrededores, en el itinerario de horas pico, a evaluar por Ustedes como Organismo de Control para el transporte público de Quito D.M., así mismo, existiendo el compromiso firme de mejorar la calidad de las vías.

De acuerdo a la propuesta, ofrecida por la EPMOP-Q, en la variante de la ruta Bellavista- Ofelia por la calle Juan De Selis, debo indicarle que mediante reunión mantenida con mis socios se resolvió que se realice un análisis de demanda con respecto al servicio que se propone y en el menor tiempo posible se procederá a informar la decisión sobre aceptar o no la misma, para de esta forma

San Juan de Calderón  
Calle Pio XII y 24 de junio esq.

Teléfono: 3470-255 / 095 256 058  
E-mail: cooptranssanjuan@hotmail.com

# San Juan COOPERATIVA DE TRANSPORTES

acuerdo ministerial N° 051

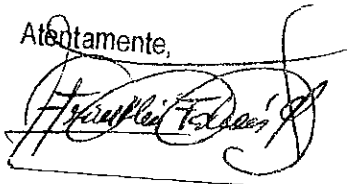
reg. coop. N° 31

cuidar que no se afecte la operación en cuanto al tiempo de recorrido que está ya definido para los usuarios que utilizan esta ruta.

Es importante comunicar, que por su intermedio, se transmita a las autoridades pertinentes, con respecto a la propuesta que en algún momento la Empresa Pública de Transportes TROLEBUS realizó, para que las unidades de mi operadora se integren en la modalidad de alimentadores del sistema TROLEBUS en la ruta que operamos; a esto debo manifestar que con fecha 11 de enero de 2012, mediante oficio s/n me dirigí al Ing. Carlos Poveda, manifestándole que por el mes de septiembre de 2011 se mantuvo una reunión en la cual le hicimos la entrega del análisis de factibilidad económica de la ruta San Juan - Terminal Norte Trolebús, para de esta forma finiquitar lo antes indicado, pero como le había mencionado en la reunión que mantuvimos con su persona, hasta la presente **NO** tengo respuesta alguna. Creo oportuno indicarle que de parte de mi Representada siempre ha existido la predisposición de colaborar con las autoridades y el sistema de transporte metropolitano con el objetivo de mejorar el servicio a la comunidad.

En espera que en lo posterior mantengamos reuniones, para concretar los puntos indicados en el presente, me suscribo, no sin antes dar aperturas para futuras alianzas estratégicas que permitan consolidar el bienestar de la ciudadanía.

Atentamente,



Sr. Franklin Falcón G.  
GERENTE GENERAL  
COOPERATIVA TRANS. SAN JUAN

c/c

Dr. Patricio Ubidia - PRESIDENTE COMISION DE MOVILIDAD, DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO  
Ing. Carlos Páez - SECRETARIO DE MOVILIDAD, DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO  
Ing. Germánico Pinto - GERENTE GENERAL EPMOP-Q

San Juan de Calderón  
Calle Pio XII y 24 de junio esq.

Teléfono: 3470-255 / 095 256 058  
E-mail: cooptranssanjuan@hotmail.com