

**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA
DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD
8 DE MARZO DE 2017**

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los ocho días mes de marzo del año dos mil diecisiete, en la sala de sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, siendo las 10h40 se instalan en sesión extraordinaria, los concejales miembros de la comisión: Abg. Daniela Chacón Arias, Lcdo. Sergio Garnica Ortiz; y, Lic. Eddy Sánchez, quien preside la sesión.

Se registra la asistencia de los siguientes funcionarios municipales: Sres. Darío Tapia, Andrea Flores, Roberto Noboa, Darío Cabrera, funcionarios de la Secretaría de Movilidad; Abg. Bruno Andrade, funcionario de la Procuraduría Metropolitana; Sres. Alexandra Pérez, Galo Cevallos, Rubén Lozano, Juan Carlos Rivadeneira, Xavier Vizuite y Teodoro Remache, funcionarios de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros; Sra. Ana Zambrano, funcionaria del despacho del Concejal Sergio Garnica; Ing. Bladimir Ibarra, funcionario del despacho del Concejal Carlos Páez; Dra. Mónica Gallegos, funcionaria del despacho del Concejal Eddy Sánchez; y, Sr. Ángel Armijos, funcionario del despacho de la Concejala Daniela Chacón Arias.

Secretaría constata que existe el quórum legal y reglamentario, da lectura al orden del día el mismo que es aprobado por lo que se procede con su tratamiento:

- 1. Informe de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, EPMTPO, sobre el nuevo modelo de gestión a implementarse en el corredor Central Norte.**

Dra. Alexandra Pérez Salazar, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito: Indica que en una reunión de coordinación entre el señor Alcalde, la Secretaría de Movilidad y la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros se encargó empezar a trabajar sobre el nuevo modelo de gestión construido conjuntamente con los operadores y la participación permanente de la Secretaría de Movilidad. Las dependencias mencionadas llevan un tiempo trabajando en ese modelo y como consecuencia de eso se ha pedido que sea la empresa la que realice la presentación en esta sesión.

Realiza la presentación de la propuesta del nuevo modelo de gestión para el Corredor Central Norte señalando como antecedentes la suscripción de un contrato entre el Municipio y los operadores del corredor, el 20 de mayo de 2005 por un plazo de 12 años; actualmente ese contrato lo maneja la Secretaría de Movilidad. En una de las cláusulas del contrato se establece que la notificación de la “no renovación” del contrato se debía hacer con un año de anticipación. Así se procedió, el Municipio de Quito el 20 de mayo de 2016 comunicó a las empresas que operan en el Corredor Central Norte la “no renovación” del contrato y a partir de esa fecha se ha venido construyendo este nuevo modelo de gestión.

Las empresas que participan son: Tarqui con una flota de 17 articulados, Conetra con 21 articulados, Globaltrans con 22 articulados, Colectivos de Transportes Urbanos Pichincha C.A con 3 articulados y TESUR con 1 articulado. El contrato de operación se suscribió aplicando los parámetros establecidos en las Ordenanzas 3529 y 3512 bajo la figura de concesión de servicios, con obligaciones tanto para los operadores como para la Municipalidad.

Dentro de la problemática actual señala en primer lugar que ha habido incumplimiento de las cláusulas de ese contrato, tanto de parte del Municipio como de los operadores. Resalta el mal estado de la flota troncal como consecuencia de los daños en la vía, lo que genera malestar al usuario; hay desfases en la operación y durante el último año la demanda ha disminuido en 1% debido al mal servicio. Del total de la flota de 73 unidades, apenas el 68%, es decir 51 unidades están funcionando en la troncal. El incumplimiento de la Municipalidad han afectado a la sostenibilidad del contrato porque se establece en una de las cláusulas que habrá una revisión tarifaria cada seis meses y eso no se ha dado nunca desde el año 2005 ocasionando que el modelo no haya recibido las revisiones que debían hacerse para mantener equilibrio financiero.

Concejala Daniela Chacón Arias: Manifiesta que la flota señalada solamente corresponde al corredor, pero es importante conocer información de los alimentadores.

Dra. Alexandra Pérez Salazar, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito: Indica que el tema de los alimentadores es otro de los incumplimientos del contrato. El proyecto abarcaba la incorporación de 410 buses tipo para la alimentación y 84 articulados en la troncal; sin embargo, pese a que eso es lo que establece el contrato, los buses alimentadores nunca se incluyeron en el modelo; entonces,

funciona la troncal que es lo que estamos manejando con los operadores pero los alimentadores están por otro lado.

Concejala Daniela Chacón Arias: ¿Pero, hay integración tarifaria?

Dra. Alexandra Pérez Salazar, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito: Manifiesta que ese es otro de los problemas actuales porque parte del contrato también establecía que debía haber una caja común, integración tarifaria y por eso los operadores del corredor contrataron la solución tecnológica con la empresa Taski y, uno de los inconvenientes que origina el desfinanciamiento y la problemática justamente con el integrador es que como los alimentadores no participan en esta centralización del recaudo, el modelo no ha sido sustentable y se produce una retención de los fondos por parte de Taski lo que pone en riesgo la operación. Ahí el Municipio interviene a través del acuerdo de gestión transitoria; pero en la situación actual respecto a lo planteado por la Concejala Daniela Chacón sobre la integración tarifaria, señala que hay muy poca integración porque los buses alimentadores salen con una mínima cantidad de pasajeros desde estaciones de transferencia como La Ofelia y la gente en la práctica lo que hace es salir de la estación, ahí les recoge un bus pero tienen que volver a pagar; entonces, la recaudación de los alimentadores nunca se centralizó y eso ocasionó problemas con los pasajeros que deben cancelar nuevamente la tarifa.

Respecto a las paradas del corredor, señala que se construyeron en tres fases. La primera fase la construyó la EPMMOP (año 2005) y son las paradas ubicadas entre el Seminario Mayor y La Ofelia. La segunda fase la construyó el IMP (año 2006) y esas paradas están ubicadas entre el Seminario y La Marín. Y, la tercera fase son las paradas también construidas por la EPMMOP (años 2006-2007) que van desde La Ofelia hasta Carcelén. Las paradas de la primera fase fueron entregadas de acuerdo a una cláusula del contrato y ese es otro incumplimiento del Municipio; de acuerdo al contrato el mantenimiento de las paradas debía estar a cargo de los operadores. La primera fase se entregó a los operadores, la segunda fase nunca se entregó a los operadores y la tercera fase tampoco se entregó a los operadores; esa última fase corresponde a las paradas que están entre La Ofelia y Carcelén que funcionaron por aproximadamente 3 meses luego de lo cual hay un acuerdo entre el Municipio y los operadores en el sentido de que las paradas no tienen una justificación técnica, no existe la demanda y no van a operar en ese trayecto.

Posteriormente, en las paradas de la primera fase, en el año 2012, hay una intervención de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros para remodelar esas paradas y técnicamente sufren una modificación que también afecta la operación. Después de la reconstrucción de las paradas de la primera fase tampoco fueron entregadas a los operadores. Lo que los operadores argumentan es que a pesar del mantenimiento de las paradas del corredor, ellos jamás las recibieron. Señala que las paradas remodeladas en el año 2012 sí se usan, esa intervención la realiza la empresa sobre la primera fase que va desde el Seminario Mayor hasta La Ofelia.

Concejala Daniela Chacón Arias: Solicita que se informe cuál fue la inversión del Municipio en la fase Ofelia – Carcelén, considerando que es una obra que duró 3 meses.

Abg. Galo Cevallos, funcionario de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito: Señala que el valor de la inversión del año 2007 fue de \$ 487.485,33, desde la Ofelia hasta Carcelén, por un total de doce paradas.

Concejala Daniela Chacón Arias: Solicita que se informe si esas paradas nunca van a funcionar.

Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: Indica que no hay la suficiente demanda sobre la Av. Diego de Vásquez, por lo que mantener ese tramo sería mucho más costoso para el Municipio y además sería un gasto operativo terrible de buses.

Concejal Sergio Garnica: Mociona a la Comisión que este tema se lleve a conocimiento del Concejo Metropolitano para tomar una decisión. Indica que ya se ha pedido por escrito al Alcalde y ahora pide que esto salga como una resolución de la Comisión de Movilidad. Señala además que es necesario respaldar a los funcionarios que tienen una solución con mayor claridad y de esa manera ver qué solución se adopta, pero no dejar pasar esto sin prejuicio de que la Contraloría vaya a determinar si habrá responsabilidades por la inversión importante que se hizo en estas paradas; es necesario conocer en el Concejo Metropolitano el detalle de las acciones que se va a tomar.

Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: Recomienda a la Comisión que la moción vaya acompañada del informe técnico de Movilidad, sustentado qué es lo que sugiere la Secretaría en conjunto con la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros.

Concejal Sergio Garnica: Señala que en este tema concreto, más allá de lo que se vaya resolviendo sobre cada punto, la moción es sobre el tema de las paradas.

Dra. Alexandra Pérez Salazar, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito: Señala que existen pronunciamientos; por ejemplo, el diario El Comercio el 6 de enero de 2012 publica una declaración de Carlos Páez que en ese momento se desempeña como Secretario de Movilidad, disponiendo el derrocamiento de las paradas; pero es bastante complicado para cualquier funcionario municipal jugarse el riesgo sin una autorización del Concejo Metropolitano o del Directorio, para derrocar un bien público. Esa es la razón por la que desde que se construyeron las paradas y no funcionaron, se dieron de baja de la operación a los tres meses de haber empezado a operar y habiendo sido la EPMMOP la que construyó, ningún Gerente de la empresa desde esa época ha tomado la decisión de derrocar esas paradas; y, evidentemente en la situación actual es una bomba de tiempo porque generan malestar en la ciudadanía. Entonces, evidentemente es un problema que, compartiendo el criterio del Secretario de Movilidad, es pertinente el conocimiento del Concejo para que se adopte una decisión como bien municipal obviamente siguiendo el debido proceso.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Señala dos dudas sobre la exposición realizada por la Dra. Pérez. La primera respecto a que el Municipio construye las paradas, mantiene la vía y los beneficiarios directos son los operadores; ese modelo de gestión tiene que ser revisado porque no es posible que el Municipio en la junta del fideicomiso tenga solamente voz y no voto; pero si tiene que construir paradas en el 2005, en el 2007 y en el 2012. El modelo de gestión establecía que el sistema de recaudo iba a funcionar con una empresa privada por lo que se obligó una intervención en el año 2012, cuando hubo una declaratoria de emergencia; entonces, todo eso indica que hay un modelo de gestión fallido y la preocupación de la Comisión era justamente abordar este tema para que los errores y condiciones perversas, lesivas a los intereses de la Municipalidad, no se repitan. La Municipalidad construye y adecúa las paradas, entrega el espacio público, no hay un retorno, hay una afectación para los usuarios. No es que el sistema no funcionó, hicieron que no funcione, había denuncias hace muchos años porque se cortaba el cable de fibra óptica, reportaban 500.000 personas con discapacidad, 300.000 estudiantes para disminuir el aporte a la caja común y es por el modelo de gestión fallido.

Sugiere al Concejal Garnica que se lleve a conocimiento del Concejo como primera instancia el tema de las paradas, y además comprometerse a que a futuro el Concejo

Metropolitano conozca el modelo de gestión, cuando esté completamente elaborado y someterlo a discusión. Hoy lamentamos que de pronto se desarrolló un modelo de gestión que pudo haber sido adecuado pero que no tuvo los candados jurídicos y las certezas para que funcione y por eso podemos terminar nuevamente en un problema parecido.

Concejal Sergio Garnica: Manifiesta que coincide totalmente en los aspectos de fondo. Manifiesta que en el primer punto informó que ha pedido formalmente al señor Alcalde que incorpore el tema de las paradas en el orden del día en el Concejo Metropolitano para tomar decisiones frente a eso, porque crece la preocupación ciudadana y el Municipio tiene que dar una respuesta lo más pronto posible. Además manifiesta que la sugerencia del Secretario de Movilidad es pertinente y la acoge para que a su vez él se encargue de, conjuntamente con la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, con la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, la Procuraduría Metropolitana y la Dirección Metropolitana de Gestión de Bienes Inmuebles, coordinar una mesa de trabajo y presentar un informe, considerando que las paradas son bienes públicos y uno de los caminos o de las posibilidades será dar de baja los bienes para poder generar el derrocamiento; entonces todo eso que se complementa en el informe y de esa manera proceder en ese punto con esa resolución, sin perjuicio de lo que se observe en esta misma sesión si es que hay alguna cosa adicional, pero sí es importante darle fuerza a esta preocupación de la Comisión de Movilidad.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Solicita que conste en actas que hemos resuelto que este tema se lleve a conocimiento del Concejo Metropolitano.

Dra. Alexandra Pérez Salazar, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito: Volviendo al tema del modelo de gestión y a lo manifestado por el Concejal Eddy Sánchez, señala que más allá del modelo de gestión que se estableció en el año 2005, bajo el cual se suscribió un contrato, el incumplimiento contractual de ambas partes ha ocasionado la "no sostenibilidad" de ese modelo de gestión; entonces, uno de los objetivos perseguido con la Secretaría de Movilidad es identificar un modelo que sea sostenible para no entrar en los incumplimientos que generan los problemas que se evidencian hoy.

Señala que se ha identificado en la construcción del modelo de gestión, conjuntamente con la Secretaría de Movilidad y los operadores, la red de servicios que debe tener el nuevo contrato y que estaría compuesto básicamente por un total de 156 unidades como

alimentadores y en la red troncal 60 articulados, en ese corredor funcionan perfectamente los biarticulados o los súper articulados; pero lo que se ha identificado en cuanto a demanda y capacidad necesaria es el equivalente a 60 articulados con dos circuitos, el uno es Ofelia – Marín y el otro Ofelia – Seminario, con 17 rutas alimentadoras. Las condiciones indispensables para entrar en la delegación a partir del 20 de mayo son, primero la modalidad, el contrato de operación a una sola persona jurídica, lo que implica un trabajo de parte de los operadores en el que se definan claramente los niveles de participación y asociación que tiene cada uno de ellos. La base legal para este tipo de contratos es la Ordenanza 194 y la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

El contrato sería suscrito entre la Secretaría de Movilidad y el consorcio operador; el nuevo contrato lo que busca es corregir las deficiencias actuales tanto en los servicios como en el equilibrio financiero para los operadores; si no hay un equilibrio financiero se entrará en el mismo conflicto. Además es necesaria la incorporación de nueva flota en la operación, ese tema está definido por tres fases.

En cuanto a la centralización de la operación y el recaudo tanto en la flota como en los alimentadores, si nuevamente fallan los alimentadores, el modelo no es sostenible, por eso es fundamental que los alimentadores también sean parte de la centralización de la operación. La administración y la fiscalización del contrato estarían a cargo de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros.

También es necesario el mejoramiento de la infraestructura de todo el corredor en lo que tiene que ver con las paradas y estaciones. En cuanto al modelo financiero operacional, la aplicación de una tarifa técnica resultante de algunos factores que hemos ya analizado conjuntamente con los operadores y la Secretaría de Movilidad. Respecto a la inversión de nueva flota durante los tres primeros años, el riesgo de la demanda tiene que pasar exclusivamente al operador. Se ha calculado una demanda actual de 76,800.000 de viajes pagados, con un incremento de la demanda del 1%, un incremento de costos de 1.33% anual, el incremento de mano de obra de 2,3%, el pago del financiamiento con un apalancamiento del 30%, gastos complementarios, es decir, seguridad, limpieza y mantenimiento a cargo de la Municipalidad; y, las inversiones de infraestructura que tienen que hacerse para arrancar tendrían que estar listas hasta el año 2018 y también estarían a cargo de la Municipalidad. Señala que se debería generar una Ordenanza para realizar el pago por la compensación a la aplicación de tarifa menor que la tarifa técnica.

Respecto a las fases señala que serán tres, la primera debería entrar en vigencia a partir de mayo hasta diciembre de 2017 y básicamente la idea de esa fase es que funcionarían en la troncal 45 buses en buen estado y en principio la EPMTTP estaría en la capacidad de aportar hasta 15 buses para garantizar la operación desde el mes de mayo, en base al diagnóstico; y, 156 buses alimentadores por la centralización del recaudo a través del mecanismo manual. La segunda fase sería a partir de enero de 2018 hasta diciembre de 2019, es decir, una fase de dos años con la incorporación de una flota troncal nueva con inversión del operador; aquí se abre la posibilidad de comprar buses de mayor capacidad e implementar mecanismos de control de recaudo y la mejora de infraestructura del corredor. La tercera fase sería a partir de enero de 2020 y tiene una duración de 7 años y 4 meses; tiene que ver con la incorporación de un sistema inteligente de recaudo y la ayuda a la operación, cambios operacionales por posible afectación del Metro de Quito y ajustes en el modelo financiero; el recaudo y personal pasa a cargo del operador único contratado por el Municipio de Quito.

Respecto a la hoja de ruta, señala que se ha avanzado con las 11 primeras actividades en un trabajo conjunto entre la Secretaría, los operadores y la EPMTTP. Algunas actividades todavía están pendientes fundamentalmente porque requieren ser cumplidas por los operadores. La Secretaría de Movilidad ha recibido los oficios de cada uno de los operadores de su intención de conformar un consorcio por lo que se encuentran en la negociación de los porcentajes de participación dentro del consorcio.

Señala que a partir de la minuta de conformación de persona jurídica de operadores que es una de las actividades de la hoja de ruta, es donde empiezan los desfases; sin embargo, la Secretaría de Movilidad ha mantenido algunas reuniones de trabajo con los operadores para encontrar una ruta de salida y de ayuda a identificar los porcentajes de participación. Ahí la discrepancia fundamental está justamente en la participación que debe tener la ruta troncal por los buses y los accionistas; y, los alimentadores.

Es importante destacar que estamos en camino crítico porque el contrato deja de tener vigencia el 20 de mayo, así que la Secretaría y la Empresa está haciendo los mayores esfuerzos para lograr cumplir con los plazos. Indica que la hoja de ruta está dada hasta la suscripción del contrato.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Señala su preocupación pues en la hoja de ruta hay un 0% de avances en cuanto a la conformación de la minuta y las actividades respecto de los temas más gravitantes.

Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: Respecto a la presentación de la Empresa de Pasajeros señala que la Municipalidad se está enfrentando por primera vez a aplicar la Ley de Tránsito en un corredor. Los contratos de operación que la Secretaría de Movilidad ha mantenido los últimos años, ha permitido tener siempre claridad y direccionamiento. Esta vez lo que se hace es ocupar la Ley de Transporte para entregar el corredor a los operadores históricos. Los 11 puntos para poder llegar a esas actividades han sido gravitantes porque no es solamente cuestión de entregar el corredor, no ha habido ningún tema de conceptualización de niveles de servicio, el esfuerzo de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros ha sido para calificar después la administración del servicio a través de medidores que ya los ha cuantificado y calificado. Entonces, este momento hay un tema privado de ellos y nosotros vamos a firmar con una sociedad de hecho llamado Consorcio Corredor Central Norte, en donde funge un representante de todos ellos que se hace cargo de todas las otras empresas. Para ello están discutiendo las participaciones porque en el año 2005 nunca se discutió si la alimentación era parte o no, lo que se discutía era de qué parte del corredor eran dueños, no de la totalidad del sistema. Ahora se les ha indicado que el contrato es de alimentadores más la troncal, e incluso más Quito Cables; entonces ellos se pondrán de acuerdo los siguientes días y después de eso se hace la minuta, con los acuerdos para asignación.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Señala que la preocupación de la Comisión surge porque los operadores pueden no llegar a un acuerdo y hay que tener listo un plan de emergencia.

Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: Señala que el plan de emergencia está listo. En este momento la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros tiene 80 buses biarticulados y 40 buses articulados que han entrado en este período, considerando además que las paradas del Corredor Central Norte permiten ocupar buses biarticulados porque técnicamente están a la altura y tienen doble puerta.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Señala que la flota de 40 y 80 unidades adquirida durante esta administración fue para cubrir la demanda de los

corredores central y oriental. Entonces, pide que se indique si no habrá afectación a la operación de los referidos corredores.

Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: Indica que eso será hasta licitar de nuevo. Pero el plan B está listo y va a funcionar con pago de alimentadores para que la troncal la maneje la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros. No se quiere llegar a eso pero es necesario estar alerta y si ellos no se ponen de acuerdo no se puede esperar al 17 de mayo para decir que no hay servicio. Eso indudablemente es parte de lo que se ha trabajado en seis meses para tener ese plan de emergencia.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Señala que si están de acuerdo los miembros de la Comisión, las próximas semanas se considerará en el orden del día un punto para que expliquen cómo va a aplicarse en ese escenario la intervención municipal para rescatar el corredor central. Y, adicionalmente enfatiza que en este nuevo modelo de gestión por delegación, tienen que existir todos los instrumentos jurídicos para evitar los problemas que se suscitaron antes con los operadores, como no aceptar un recorrido que no les convenía, o no poner recaudo porque no les convenía. Tiene que ser un modelo de gestión que permita recuperar el control y la fiscalización del Corredor Central Norte y ofrecerle a la ciudadanía un buen servicio. Mucho más con lo mencionado por el Secretario de Movilidad, referente a los Quito Cables; el sistema empieza a operar, inducimos demanda y para eso debemos tener un modelo de gestión muy fuerte, técnico y seguro jurídicamente. Eso como una recomendación; por otra parte, señala que la fecha de implementación de la fase tres respecto de los sistemas inteligentes de transporte aparece hasta el año 2.020 y ese tiempo es muy largo, por lo que sugiere que se revise la tercera fase en la que se considera la implementación del SIR SAE SIU.

Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: Señala que hay una presentación respecto del SIR, SAE, SIU en el siguiente punto del orden del día para aclarar el tema.

Manifiesta su preocupación, considerando que es importante proteger el sistema de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros Señala que en la presentación se pudo ver la tarifa técnica en este momento, en los números y con la administración de las paradas en mantenimiento y la seguridad; estando en la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, es decir, aparte de eso, la tarifa promedio en unos 10 años estará en 38 centavos. Señala se debe tener mucha claridad respecto a ese tema; además se debe tener una participación por medio de la compensación que va hasta

julio de 2017, eso quiere decir que se debe conformar mesas de trabajo para analizar la política tarifaria; y, si la Comisión lo permite, presentar en la próxima semana la política tarifaria que está lista, fue hecha por el BID y por la CAF; y, este momento la Secretaría de Movilidad está en capacidad de realizar una primera presentación de lo que será la política tarifaria.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Señala que mañana se tratará un segmento de la política tarifaria en la sesión de Concejo Metropolitano, específicamente sobre el transporte intracantonal que ya demanda ajustes en la tarifa. Además se está venciendo el plazo de los dos años del mecanismo de compensación. Y, la solución que podemos dar no puede ser un parche. Aquí se habla también de una compensación, entonces es hora de entrar a discutir el tema. La Comisión se compromete la próxima sesión abordar a profundidad la política tarifaria para no entrar en esas pujas con los operadores cuando sube la tarifa, sino de manera técnica que se vaya ingresando y no se politice este tema.

Dra. Alexandra Pérez Salazar, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito: Respecto a lo manifestado por el Abg. Darío Tapia, señala que no es el escenario ideal para la Empresa entrar a operar en el Corredor Central Norte; además los costos son más elevados que los del sector privado, pero en caso de ser necesario hay que tener listo ese plan de emergencia.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Solicita a la Dra. Alexandra Pérez que informe cuándo se puede discutir nuevamente todos los componentes del modelo de gestión ya definidos, incluyendo aquellos que todavía no han sido acordados por los integrantes del consorcio.

Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: Señala que hay temas privados por los que se ha dado un tiempo máximo a los operadores que será este mes. Si en este mes ellos no pactan, la Municipalidad tendrá que presionar y preparar el plan B.

Concejala Daniela Chacón Arias: Señala que es interesante conocer el tema de la tarifa, porque independientemente de quién vaya a operar, la Municipalidad o los operadores, hay que definir una tarifa.

Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: Señala que para comenzar a operar con la tarifa, pero para que tanto la política tarifaria de aprobación en el Concejo Metropolitano, como la nueva tarifa que tendría que implementarse desde el primero de julio, está contemplado hacer eso, sino no hay sentido.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Manifiesta que se debe discutir nuevamente el tema con los afinamientos del caso hasta finales de este mes. Y, máximo a finales de abril el Concejo Metropolitano debería abordar dos cosas, la política tarifaria que va de la mano del modelo de gestión en el Corredor Central Norte.

Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: Señala que necesitarían un poco más de tiempo porque es necesario que se haga la negociación con los transportistas para explicarles la política tarifaria; pero no debería ir más allá del fin de mayo, porque solamente hasta junio se tendrá la compensación.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Indica que en la hoja de ruta, el 20 de junio se vence el período de dos años de la aplicación del mecanismo de compensación, para esa fecha se debe tener ya madurado, posicionado y socializado el tema de la política tarifaria, para que pueda concomitante enganchar y viabilizar el modelo de gestión. Si se habla de 38 centavos y no se ha definido la política tarifaria, se está hablando de un nuevo mecanismo de contratación.

Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: Señala que en tema de transporte siempre va a existir un subsidio, pero es importante definir cuánto. La tarifa sincerada y el gasto de mantenimiento, de paradas y todo lo que se tenga que hacer, las dos compaganan para hacer una tarifa técnica, pero la tarifa tiene que ser analizada. Y, respecto a lo manifestado por el Concejal Sánchez, sobre no dar soluciones parche, indica que en el caso del transporte intracantonal o del corredor, tienen que ir siempre atados a una solución integral y que además cada primero de enero inicie no con sustos sino con sinceramientos políticos, eso porque catorce años después se sigue discutiendo si es que hay que alzar o no la tarifa.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Indica que lo que se busca es una solución integral. Las soluciones dadas han sido muy buenas, pero no son estructuradas y eso es importante. Entonces, la comisión abordará en mayo la discusión de la política tarifaria en Concejo, y en abril en la Comisión.

Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: A mediados de abril se traerá el tema de la política tarifaria a discusión en la Comisión.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Solicita a la Dra. Alexandra Pérez, que informe cuándo se puede discutir en la Comisión el nuevo modelo de gestión ya terminado, inclusive los componentes del contrato de operación del Corredor Central Norte.

Dra. Alexandra Pérez Salazar, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito: Señala que en dos semanas tendrá un borrador.

La presentación se adjunta al acta como anexo No. 1.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Señala que es fundamental discutir aquí esos elementos para que se despejen las dudas. Lo que la Comisión quiere es que se recupere la autoridad municipal, que se acate el cumplimiento de rutas y frecuencias, que no haya boicot en los mecanismos de recaudo que se vayan a incrementar a futuro, los niveles de calidad que se ha exigido a todo el sistema de transporte público deben regir también en este corredor; es necesario ver eso por escrito, para conocer lo que va a firmar el consorcio.

En la próxima sesión extraordinaria, dentro de 15 días, se abordarán todos los elementos que regirán en la operación de este nuevo modelo de gestión del Corredor Central Norte, incluido el plan B.

Resolución:

La Comisión de Movilidad en sesión extraordinaria realizada el miércoles 7 de marzo de 2017, luego de conocer el informe de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito sobre el nuevo modelo de gestión a implementarse en el Corredor Central Norte, **resolvió** solicitar a la Secretaría de Movilidad, la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas; la Procuraduría Metropolitana y la Dirección Metropolitana de Gestión de Bienes Inmuebles, presenten un Informe que detalle de manera pormenorizada la situación en la que se encuentran las paradas ubicadas en el corredor

Central Norte, específicamente aquellas que están sobre la Av. Diego Vásquez de Cepeda, en el tramo comprendido entre La Ofelia y Carcelén, a efecto de conocer el destino que se daría a estos espacios, puesto que se conoce que las mismas al momento se encuentran abandonadas.

Para este propósito la Secretaría de Movilidad conforme la resolución de la Comisión de Movilidad, será la encargada de coordinar la Mesa de Trabajo dentro del transcurso de la próxima semana.

Una vez que la Comisión de Movilidad conozca este Informe, pondrá de inmediato en conocimiento del Concejo Metropolitano de Quito, para dentro del ámbito de sus competencias se defina qué uso dar a estos bienes inmuebles metropolitanos.

2. Informe de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, EPMTPO, sobre el comportamiento de las tasas de ocupación de pasajeros por metro cuadrado, en las horas pico y horas valle, en los corredores, central y oriental.

Dra. Alexandra Pérez Salazar, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito: Indica que de acuerdo a lo requerido en la última reunión de la Comisión, respecto de las tasas de ocupación en horas valle para establecer una comparación; se procedió a tomar mediciones en hora pico y en hora valle por tipo de unidad y segmentando los trayectos dentro de los corredores para que puedan tener una idea más gráfica. Así mismo, en cada segmento está puesta la distancia que tiene ese segmento, la velocidad promedio del recorrido y el tiempo.

La presentación se adjunta al acta como anexo No 2.

Abg. Galo Cevallos, funcionario de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito: Señala que el análisis permite determinar el índice de ocupación frente a la velocidad por sector y que en hora pico la mayor carga está en el segmento Santa Clara – El Florón con 6.2 pasajeros por metro cuadrado; son dos kilómetros apenas y la velocidad del sector es 16.9; entonces, son 7 minutos en donde se tiene el pico de la ocupación por metro cuadrado. Y hay un comportamiento contradictorio porque en la hora valle en el segmento Recreo – Santo Domingo hay 6.2 pasajeros por metro cuadrado, que es más alta la ocupación en la hora valle que en la hora pico. Eso se debe a que hay un cambio de

comportamiento en la utilización del Trolebús por parte de la ciudadanía a raíz de la reconstrucción de las paradas y eso ha obligado a establecer regulaciones desde el punto de vista de las tablas de operación, para bajar la ocupación de hora valle.

Dra. Alexandra Pérez Salazar, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito: Señala que es importante sectorizar los trayectos.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Señala que es importante difundir la información presentada hoy porque los ataques en las redes vienen por cifras que señalan que la tasa de ocupación está en 9, 10 y 11 pasajeros por metro cuadrado, cuando en realidad se están manejando tasas de ocupación inferiores a la norma, pero eso la ciudadanía no conoce. Entonces es importante que el Trolebús maneje esas cifras desde la imagen corporativa de la empresa.

Dra. Alexandra Pérez Salazar, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito: Señala que este momento es posible obtener información y procesarla para mejorar las tablas de operación; evidentemente desde la perspectiva de la ciudadanía todo el mundo quisiera viajar sentado, pero eso no es un transporte masivo. Entonces el hecho de difundir que las cifras están sobre o bajo la norma no precisamente ayudará mucho a la gestión; más bien es un proceso de permanente análisis para mejorar el servicio, no tanto de difundir esas cifras.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Indica que su preocupación es que otras personas hagan vía de opinión sin tener los elementos de juicio válidos; cuando la Municipalidad puede posicionar el tema concientizando a la gente que es un transporte masivo en el que se privilegia la velocidad a la comodidad, para que la ciudadanía conozca que hay un esfuerzo por mejorar la calidad.

Concejala Daniela Chacón Arias: Señala que es importante tener información mensual para realmente estar seguros de las cifras, porque esta es una primera medición que se hace. Entonces, es necesario tener datos más sólidos antes de decir cosas que alguien pueda mal interpretar; pero lo que sí es interesante es que coordinen con la Secretaría de Planificación para que esta información se refleje en el portal de datos, más allá de que no sea utilizada para un tema comunicacional; pero este esfuerzo que está haciendo la empresa es necesario tenerlo abierto, aprovechando el portal de datos.

Dra. Alexandra Pérez Salazar, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito: Señala que la incorporación de los biarticulados ha ayudado muchísimo para mejorar el servicio y la comodidad de la ciudadanía.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Agradece a la Dra. Pérez por la presentación de hoy y propone que esta sea revisada por los miembros de la Comisión.

3. Informe de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, sobre la portabilidad de bicicletas implementado en el corredor oriental y central del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Personas del Distrito Metropolitano de Quito.

Dra. Alexandra Pérez Salazar, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito: Señala que como parte de la intermodalidad de transporte público se solicitó a la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros definir un anclaje que permitiera implementar portabicicletas en los buses de transporte del sistema a fin de que los usuarios tengan la facilidad de transportar sus bicicletas desde las estaciones; entonces se buscó el diseño más adecuado para los portabicicletas en la flota de buses articulados y evidentemente los biarticulados no tienen esa capacidad por la longitud de los buses; pero se adaptaron portabicicletas en 50 unidades, 25 trolebuses, 13 Volvo y 12 Mercedes Benz; eso como proyecto piloto para arrancar con esa idea y medir los resultados.

Adicionalmente indica que se difundió el proyecto de portabicicletas con unas normas de uso, estas aplican para traslados entre estaciones en el circuito del corredor central, Recreo La Y; en el E3 del Corredor Oriental que es Río Coca – Marín Valle; y, el horario de los usos de portabicicletas es durante toda la jornada de operación del sistema. No se pueden embarcar y desembarcar bicicletas en las paradas intermedias por temas de seguridad y los tiempos que involucra la maniobra.

El uso de los portabicicletas no tiene ningún costo adicional para los usuarios, pero para hacer uso del servicio se debe proceder con normas como el ingreso en las estaciones autorizadas que son: El Recreo, La Y; y, Río Coca, se dirige a través de la oficina de servicio al cliente y ahí se solicita personal para ubicar la bicicleta en la unidad, con el fin de evitar cualquier novedad en el trayecto se recomienda que el propietario tenga su propio

mecanismo o candado para asegurar su bicicleta a pesar de que el sistema las tiene seguridades debidas. El sitio de embarque de las bicicletas está ubicado en la parte posterior de los andenes, es decir, el lugar donde las unidades realizan el desembarque de usuarios al llegar a la estación. Una vez que la bicicleta se encuentra instalada en el portabicicletas el propietario puede subir a la unidad y al arribar a la unidad el propietario solicita nuevamente al conductor para que pueda sacar la bicicleta.

Presenta fotografías del manual de uso y de las unidades portando bicicletas. Adicionalmente señala que la empresa instaló unos estacionamientos para bicicletas en las estaciones con el objetivo de brindar un servicio adicional en el que el usuario llega con su bicicleta y la deja en la estación con los mecanismos de seguridad requeridos. Los estacionamientos referidos están ubicados en El Recreo; La Y, Morán Valverde, Río Coca, Quitumbe, Villaflora, Marín Central y Marín Valle.

La presentación se adjunta al acta como anexo No. 3.

Concejala Daniela Chacón Arias: Solicita a la Dra. Alexandra Pérez, que se elabore un plan para empezar a poner en los servicios alimentadores porque hay personas que quieren llegar con sus bicicletas a las estaciones utilizando el sistema de alimentación; no es un tema fácil pero puede implementarse como siguiente fase de este proyecto que ya inició.

4. Informe de la Secretaría de Movilidad, sobre la supresión en el Proyecto Metro de Quito del rubro para el Sistema Integrado de Recaudo.

Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: Manifiesta que una de las preocupaciones de la Comisión y de los miembros del Concejo es el hecho de por qué de USD 31'000.000 presupuestados en el Metro de Quito para el SIR SAE, ahora puede tener otro valor que está sobre USD 65'000.000 o USD 70'000.000. Esta presentación permitirá aclarar el tema y saber qué es lo que tenía el primer presupuesto del Metro y qué es lo que está haciéndose. En el plan de desarrollo del sistema integrado de transporte público del Metro se consideraba una primera fase que es la línea troncal y las líneas alimentadoras de los corredores, ellos solamente contemplaron 15 estaciones, 18 trenes y 377.000 viajes. Pero además de aquello, ellos tenían un sistema de líneas troncales y líneas alimentadoras que incluían 3 corredores con sus alimentadores, lo que daba un total de 646 vehículos. Esos tres corredores eran: el Corredor Central, la Ecovía y el Central Norte; ni siquiera todo el

corredor oriental ni el occidental, eran esos tres lo que incluía 644 vehículos alimentadores con una demanda de 200.000. Se pensaba en una primera fase sobre cómo empezar a integrar todo este gran proyecto. Indudablemente que si se comenzaba con el primer estudio, el haber considerado que esto era para el Metro y los corredores, era aceptado porque además eran tres grandes corredores.

Concejal Sergio Garnica: Solicita al Secretario de Movilidad que indique si esta justificación es la que estuvo prevista con un presupuesto de cerca de USD 35'000.000.

Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: Indica que el proyecto Metro de Quito con sus tres corredores empezó con un presupuesto de USD 31'000.000, los más importantes posiblemente, porque no era todo el sistema. Entonces, lo que incluye el proyecto de la Secretaría de Movilidad no es solamente el subsistema de transporte del Metro con tres corredores, sino además una primera fase con siete corredores, es decir, todo el corredor oriental que son dos, todo el corredor central que es uno más, dos corredores del occidental; y, además de eso incluye el corredor Quinche-Quito y el Quito-Tumbaco. La fase dos además de los corredores incluía el transporte colectivo, cosa que en el proyecto Metro no se contempla. Cuando se habla de transporte colectivo se contempla 1.534 unidades más, son 300 vehículos interparroquiales o intracantonales, 35 vehículos intraparroquiales que están incluso en Cumbayá, Calderón y Carcelén y que próximamente estarán también en Tumbaco. Y, por último los cables, es decir, el sistema integrado que estamos entendiendo como transporte público incluye todos los corredores, todo el transporte colectivo, los Quito Cables y el Metro de Quito.

En cuanto a los bienes señala que también hay diferencia, porque si se van a implementar los corredores con aparatos electrónicos, en telecomunicaciones, en hardware y software, indudablemente hay bastante diferencia. Los equipos de uno o de otro proyecto son casi los mismos, no han variado nada, son exactamente iguales que los planteados en el estudio del Metro, sin embargo lo que sube es el número. En cuanto a los puntos de personalización y de recarga, señala que hubo un cambio. En los temas de puntos de personalización se amplió el proyecto para que los puntos en referencia tengan algo que debería siempre incluir el servicio de transporte público que es el privilegio de los grupos vulnerables en cuanto a edad, en cuanto a su calidad de estudiantes o discapacidad y eso es exactamente lo que se busca estableciendo un nuevo concepto; de tener pocos puntos de personalización a tener muchos puntos de personalización para que las tarjetas de pago no sean unas tarjetas de pago simple, sino más bien sean identificadas con el rostro a aquellas

personas que utilicen el servicio; y, en el tema de la red de recarga indudablemente también ha habido variación, de las pocas redes de recarga que tenía el proyecto del Metro, ahora se tiene un concepto de 3.000 puntos de recarga que permitirán tener alianzas con bancos, farmacias, supermercados, con tiendas locales, para ampliar el proceso. En cuanto al presupuesto, el proyecto Metro de Quito contemplaba un presupuesto total de USD 31'227.000, que incluía el sistema de recaudo con un total de USD 24'952.000 y el control y venta de títulos en el transporte del Metro por USD 6'274.000. Esos dos valores daban un total de USD 31'227.000, de los cuales el sistema integrado contemplaba USD 25'000.000 que era un 80% y el 20% restante sobre el control y venta de títulos de transporte.

Lo que dice en cambio la Secretaría de Movilidad es que existen fases, en el CAPEX, en la fase 1 estamos hablando de USD 32'000.000 porque en temas del sistema integrado se van USD 15'930.000, en el sistema centralizado se va USD 1'803.000, en el SAE se va USD 8'954.000 y en el SIU se va USD 5'507.000; es decir, siendo la primera fase, esta tiene que ser pensada en la ampliación de las otras tres fases y por eso es que la primera fase contempla un total de USD 32'000.000.

En la segunda fase, hay que recordar que son los siguientes corredores más todo el transporte público convencional o colectivo, y comprende USD 30'179.000, lo que incluye 1.534 buses restantes del sistema.

Y, en la fase 3 ya se incluye a todos los corredores con el transporte convencional, el Metro y los Quito Cables. En total, como se ha evidenciado la fase 3 es poca, por eso sube solamente dos millones y el total del CAPEX es de USD 64'856.230. La gran diferencia se da en el sentido de que mientras se ocupan USD 31'000.000 para el Metro y sus tres corredores, aquí se incluye a todos los corredores, el transporte intracantonal, el interparroquial, el Metro y los cables; e incluye también el transporte convencional que son 1.534 buses restantes.

La presentación se adjunta al acta como anexo No. 4.

Indica que la información corresponde a una consultoría que recién fue entregada y se puede evidenciar la diferencia que hay entre un proyecto y otro. Como se ha mencionado, primero está el ámbito de aplicación, segundo el tema de los equipos y el aumento de los equipos; y, tercero, la integralidad vista como todo un distrito.

Concejala Daniela Chacón Arias: Con el inicio de las operaciones del Metro, si se hubiera mantenido este rubro ya hubiera empezado a operar desde hace un momento con esos costos.

Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: Informa que es con el CAPEX fase 1.

Concejala Daniela Chacón Arias: Solicita que se informe si es con los mismos USD 32'000.000.

Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: Indica que es en la integralidad y a la vez preparándose porque lo otro es solamente compra de hardware, ampliación de una red de recarga, ampliación de la personalización de la tarjeta. Pero lo otro prácticamente es el mismo precio.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Señala que actualmente se habla no de 3 corredores como era antes, sino de 7.

Concejal Sergio Garnica: Pide que se informe si ya está licitado o recién van a subir la licitación y además cuál es el siguiente paso.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Señala que en el siguiente punto se puede abordar el tema.

5. Informe de la Secretaría de Movilidad, sobre el avance e implementación de los sistemas inteligentes de transporte, en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano, denominado SIR-SAE-SIU.

Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: Señala que la implementación ha tomado su tiempo porque se ha trabajado en una etapa de socialización muy fuerte con empresas internacionales. Los miembros de la Comisión han sido partícipes del data room que se hizo, sin embargo hubo una para muy notoria respecto a las empresas; es decir, recordando que el modelo que se quiere implementar es un modelo de concesión; es decir, que al Municipio no le cueste, sino más bien que este sea un costo anclado a la misma tarifa y por lo tanto que el consorcio ganador a lo largo de los años recupere su inversión con la utilidad razonable. Sin embargo, hay que reconocer en esta fase de socialización con los valores agregados de las recomendaciones hechas por las propias empresas, que ha habido

una para de todos el tema de los inversionistas por la situación del país que se encuentra en pleno proceso de elecciones y esto ha hecho que este momento exista un alejamiento de todas las inversiones. Indica que están a la espera de que pase este periodo de zozobra electoral para ver qué pasa en el país y al respecto saber y continuar; sin embargo, no se ha parado el tema de socialización con todas las empresas internacionales, más bien se ha invitado a embajadas, a unidades comerciales y a las empresas más grandes. Lo bueno es que las empresas ya han hecho los aportes pero han pedido un poco más de tiempo para hacer el análisis del país.

Concejala Daniela Chacón Arias: Pide que se informe si es por el tema de inversión y los valores que se están sacando.

Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: Señala que es un tema complejo, pero los valores son de un estudio hecho por una consultora internacional contratada por el Municipio.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Señala que con las tasas de retorno es atractivo el trabajo en el Municipio.

Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: Indica que la Municipalidad está en compás de espera, lo que nos ha hecho que a raíz del pedido de muchos han dicho queremos ver qué pasa con el país, que no lancen las licitaciones.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Señala que avances técnicos no ha habido en el proyecto, lo que se está haciendo es incorporando corredores y ampliando a un criterio más integral al tema de transporte.

Señala que la Comisión va a insistir nuevamente en el tratamiento en segundo debate de la norma jurídica que va a permitir avanzar en el proyecto porque hay un problema realmente en cuanto a la tarifa, en cuanto a recaudación y aspectos financieros de la Empresa Trolebús que se mejorarían si daríamos la respuesta tecnológica. La Comisión va a insistir por escrito al Alcalde que considere en el orden del día el tratamiento en segundo debate del proyecto de sistemas inteligentes de transporte público.

Concejala Daniela Chacón Arias: Solicita al Abg. Tapia que informe por qué no se pone en el orden del día del Concejo Metropolitano este tema, por qué la normativa de repente dejó de ser importante, cuando en un principio estaba siendo impulsada por la Administración.

Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: Indica que han visto que hay una seria limitación por parte de varios de actores internacionales que están a la espera del país y que la Secretaría de Movilidad por ejemplo, después del data room, las empresas han aportado muchísimo con temas técnicos de lo que ellos quisieran que conste en nuestros términos de referencia; pero ha habido un alejamiento anunciando que mientras el Ecuador tenga viva proceso electoral, no participarían en ningún tipo de proceso. Los datos de todo el tema del data room han sido legales, han sido reuniones formales con varios temas jurídicos, con respuestas oficiales; y, en cuanto a ellos se avanza mientras las circunstancias lo han permitido. Manifiesta que seguirán insistiendo porque es un tema importante para todos

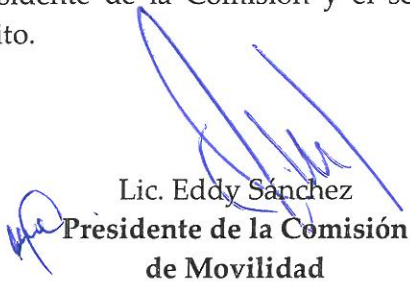
Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Independiente de eso, el segundo debate debe ser la prioridad de la Comisión, no tiene sentido esto si no hay cobertura jurídica; entonces, si tienen a bien para insistir nuevamente en el tratamiento de este punto en el orden del día.

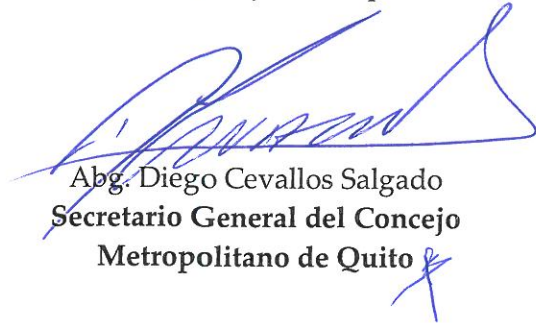
Resolución:

La Comisión de Movilidad en sesión extraordinaria realizada el miércoles 8 de marzo de 2017 y después de conocer el informe de la Secretaría de Movilidad, sobre el avance y vigencia de los sistemas inteligentes de transporte en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, denominado SIR-SAE-SIU; **resolvió** solicitar al Sr. Alcalde, Mauricio Rodas Espinel, Alcalde Metropolitano, la inclusión para Segundo Debate de la Ordenanza Metropolitana que implementará este Sistema, en el Orden del Día del Concejo Metropolitano de Quito.

Cabe mencionar señor Alcalde que la aprobación de esta Ordenanza (SIR-SAE-SIU), es vital para la implementación del cuerpo normativo que está tramitándose, como es la Política Metropolitana Tarifaria; y, también para la definición de la Compensación que reciben los señores Transportistas, instrumentada a través de la Resolución No. 057 de 21 de febrero de 2015, la cual en su Art. 5 dispone: *"El Plan de Fortalecimiento de la Calidad de Transporte Terrestre Público Intracantonal Urbano del Distrito Metropolitano de Quito, tendrá vigencia hasta el 30 de junio de 2017"*, además esto permitirá mejorar los rendimientos económicos-financieros de la EPMTPO, al reducirse considerablemente las pérdidas negras.

Siendo las 12h40, 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


Abg. Diego Cevallos Salgado
Secretario General del Concejo
Metropolitano de Quito

Marisela C. /

**ANEXO 1: Propuesta de nuevo
modelo de gestión para el
corredor central norte;**

**ANEXO 2: Tasas de ocupación
por metro cuadrado; y,**

**ANEXO 3: Portabilidad de
bicicletas.**



COMISIÓN DE MOVILIDAD REUNIÓN 08-03-2017



1. PROPUESTA DE NUEVO MODELO DE GESTIÓN PARA EL CORREDOR CENTRAL NORTE





ANTECEDENTES

Suscripción de contrato: 20 de mayo de 2005

Plazo: 12 años.

Notificación de terminación: 20 de mayo de 2016.

EMPRESAS PARTICIPANTES :

- Transportes Carcelén TARQUI C.A. (Flota articulados:17)
- Consorcio Empresarial de Transporte CONETRA (Flota articulados:21)
- Consorcio GLOBALTRANS (Flota articulados: 32)
- Colectivos de Transportes Urbanos Pichincha C.A. (Flota articulados: 3)
- TESUR (Flota articulados: 1) Esta Operadora ya no es parte del corredor y retiró la unidad desde 2011.

El contrato de operación se suscribió aplicando los parámetros establecidos en las ordenanzas No. 3529 y 3512 bajo la figura de concesión del servicio con obligaciones para los Operadores y Municipalidad que nunca fueron cumplidas.



ANTECEDENTES

Suscripción de contrato: 20 de mayo de 2005

Plazo: 12 años.

Notificación de terminación: 20 de mayo de 2016.

EMPRESAS PARTICIPANTES :

- Transportes Carcelén TARQUI C.A. (Flota articulados:17)
- Consorcio Empresarial de Transporte CONETRA (Flota articulados:21)
- Consorcio GLOBALTRANS (Flota articulados: 32)
- Colectivos de Transportes Urbanos Pichincha C.A. (Flota articulados: 3)
- TESUR (Flota articulados: 1) Esta Operadora ya no es parte del corredor y retiró la unidad desde 2011.

El contrato de operación se suscribió aplicando los parámetros establecidos en las ordenanzas No. 3529 y 3512 bajo la figura de concesión del servicio con obligaciones para los Operadores y Municipalidad que nunca fueron cumplidas.

QUITO **PROBLEMAS ACTUALES**

- El mal estado de la flota troncal produce daños en vía que genera malestar al usuario y desfases en la operación. Durante el último año la demanda ha disminuido en un 1% debido al mal servicio.
- Del total de la flota de 73 unidades, apenas el 68% se mantiene operativa, el resto se encuentra fuera de servicio por problemas de falta de repuestos y muchas de ellas será imposible recuperarlas.
- Los incumplimientos de la Municipalidad sobre el cálculo de la tarifa técnica de equilibrio (a criterio de los operadores porque nunca se revisó el modelo de equilibrio financiero) ocasiona déficit financiero que no permite tener la flota troncal en óptimo estado.
- Recaudación de alimentadores nunca se centralizó y eso ocasiona problemas con pasajeros que deben cancelar nuevamente otra tarifa. Este servicio opera como una ruta convencional.
- El proyecto original que incluía 410 buses tipo y 84 articulados nunca se implementó en su totalidad,, lo que ocasionó que la flota se redistribuya en servicios convencionales nuevos y ya existentes.
- En el año 2012, la EPMPQ intervino las paradas del corredor central norte y disminuyó su tamaño, actualmente se encuentran en mal estado y no existe mantenimiento.
- Los operadores fueron los responsables de contratar el sistema de recaudo, mismo que nunca operó en su totalidad y ocasionó un problema legal entre operadores y proveedor el sistema (TASKI) que obligó a la suscripción de un convenio por el cual la EPMPQ administra los fondos provenientes del recaudo de la troncal. En la actualidad se realiza recaudo manual en paradas y buses con altos índices de evasión y fraude.
- La troncal estaba prevista operar hasta el sector de Carcelén en carril compartido, sin embargo los operadores aduciendo que existía baja demanda abandonaron el servicio en el tramo Ofelia – Carcelén, dejando sin uso las 10 paradas.

QUITO **RED DE SERVICIOS PROPUESTA**

No	Línea de Transporte	Tipo	km	Flota
1	CALDERÓN - OFELIA	Alimentador	22,4	12
2	ZABALA - OFELIA	Alimentador	26,5	12
3	CARCELÉN ALTO - OFELIA	Alimentador	9,5	3
4	CARCELÉN BAJO - OFELIA	Alimentador	18	9
5	ATUCUCHO - OFELIA	Alimentador	14,2	7
6	SANTA MARÍA - PARADA FLORIDA	Alimentador	14,59	10
7	CARAPUNGO - OFELIA	Alimentador	20,5	12
8	PISULÍ - ROLDOS - OFELIA	Alimentador	19,4	16
9	PLANADA - OFELIA	Alimentador	15,5	10
10	COLINAS DEL NORTE - OFELIA	Alimentador	12,6	7
11	CALACALI - OFELIA	Alimentador	51,5	6
12	BICENTENARIO - OFELIA	Alimentador	26,6	3
13	LA PAMPA - OFELIA	Alimentador	34	5
14	SAN ANTONIO - OFELIA	Alimentador	40,6	22
15	MENA DEL HIERRO - LA Y	Alimentador	22,5	5
16	ATUCUCHO - COMITÉ DEL PUEBLO	Transversal	21,2	13
17	PLACER - SEMINARIO	Alimentador	10,5	4
TOTAL				156

CIRCUITOS TRONCALES	FLOTA	INTERVALO (minutos)	MODALIDAD
Ofelia – Marín	45	2	Normal (se detiene en todas las paradas)
Ofelia – Seminario	15	4,5	Semiexpreso (se detiene en 5 paradas)

Flota troncal: 60 articulados

QUITO **CONDICIONES NECESARIAS PARA DELEGACIÓN**

- Modalidad: Contrato de operación a una sola persona jurídica.
- Base legal: Ordenanza No. 194 y la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- El nuevo contrato busca corregir las deficiencias actuales tanto en servicio como en equilibrio financiero para el operador.
- Incorporar nueva flota a la operación.
- Centralización de la operación y el recaudo tanto en flota troncal como en alimentadores.
- Administración y fiscalización del contrato a cargo de la EPMPTQ.
- Mejorar la infraestructura de todo el corredor especialmente en paradas y estaciones.


QUITO **MODELO FINANCIERO OPERACIONAL**

Aplicación de tarifa técnica resultado de los siguientes factores:

- Inversión de nueva flota durante los tres primeros años.
- Riesgo de la demanda al operador.
- Demanda anual: 76.802.985 viajes pago.
- Incremento de demanda: 1%.
- Incremento de costos anual: 1,33%.
- Incremento de mano de obra anual: 2,3%.
- Pago de financiamiento con 30% de apalancamiento.
- Gastos complementarios a cargo de la Municipalidad
- Inversión en infraestructura a cargo de la Municipalidad hasta el año 2018.

Se requiere generar una ordenanza para poder realizar el pago de la compensación por aplicación de tarifa menor que la técnica.

 PRINCIPALES RESPONSABILIDADES			
FECHAS TENTATIVAS	CONDICIONES	OPERACION	RESPONSABILIDADES
Mayo 2017- Diciembre 2017 (8 meses)	Presentación del plan de centralización de recaudo en alimentadores, Suscripción de contrato	TRONCAL (60) : 45 BUSES EN BUEN ESTADO Y 15 BUSES DE APOORTE DE LA EPMPQ. ALIMENTADORES (156): CENTRALIZACIÓN DEL RECAUDO CON MECANISMO MANUAL	GASTOS DE MANTENIMIENTO Y CONDUCTORES: OPERADORES Y EPMPQ (EN LOS 15 BUSES DE APOORTE) SE DEBE FINANCIAR INVERSIÓN PARA RECUPERAR FLOTA. GASTOS COMPLEMENTARIOS: MUNICIPALIDAD DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS: FIDEICOMISO RECAUDO: OPERADORES ADMINISTRACIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL CONTRATO: EPMPQ PROGRAMACIÓN OPERATIVA: EPMPQ OPERACIÓN TRONCAL Y ALIMENTADORES: ORGANIZACIÓN DE OPERADORES TARIFA: TÉCNICA DEFINIDA MEDIANTE CONDICIONES DEL CONTRATO CON PARÁMETROS DE MEDICIÓN DE CALIDAD DEL SERVICIO
Enero 2018- diciembre 2019 2 años	Incorporación de flota troncal nueva con inversión del Operador	TRONCAL (60): 45 BUSES ARTICULADOS Y 15 BUSES DE CAPACIDAD MAYOR A 200 PASAJEROS. ALIMENTADORES (156): IMPLEMENTAR MECANISMOS DE CONTROL EN RECAUDO. MEJORA EN LA INFRAESTRUCTURA DEL CORREDOR	FLOTA TRONCAL: OPERADORES PRIVADOS GASTOS COMPLEMENTARIOS: MUNICIPALIDAD DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS: FIDEICOMISO RECAUDO: OPERADORES ADMINISTRACIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL CONTRATO: EPMPQ PROGRAMACIÓN OPERATIVA: EPMPQ OPERACIÓN TRONCAL Y ALIMENTADORES: ORGANIZACIÓN DE OPERADORES
Enero 2020 7 AÑOS 4 MESES	Incorporación del sistema inteligente de recaudo y ayuda a la operación	CAMBIO OPERACIONES POR POSIBLE AFECTACIÓN DEL METRO Y POSIBLES AJUSTES EN EL MODELO FINANCIERO RECAUDO Y PERSONAL PASA A CARGO DE UN OPERADOR ÚNICO (CONTRATADO POR EL MDMQ).	FLOTA TRONCAL: OPERADORES PRIVADOS GASTOS COMPLEMENTARIOS: MUNICIPALIDAD DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS: FIDEICOMISO RECAUDO: OPERADOR ÚNICO ADMINISTRACIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL CONTRATO: EPMPQ PROGRAMACIÓN OPERATIVA: EPMPQ OPERACIÓN TRONCAL Y ALIMENTADORES: ORGANIZACIÓN DE OPERADORES

 HOJA DE RUTA				
No.	ACTIVIDAD	RESPONSABLE	FECHA	AVANCE
1	Inicio de proceso de negociación para nuevo proyecto en el corredor central norte	Secretaría de Movilidad - EPMPQ - Operadores	01/06 - 30/11	100%
1	Reunión preparatoria para definir directrices del modelo de administración del Corredor Central Norte	Secretaría de Movilidad - EPMPQ	24/01/2017	100%
2	Reunión de socialización con dirigentes del Corredor Central Norte	Secretaría de Movilidad - EPMPQ - Operadores	01/02/2017	100%
3	Reunión con Secretario de Movilidad y Operadores	Secretaría de Movilidad - EPMPQ - Operadores	02/02/2017	100%
4	Reunión con delegados técnicos de Operadoras - EPMPQ - SM	Secretaría de Movilidad - Operadores - EPMPQ	04/02/2017	100%
5	Reunión con dirigentes de Operadoras - EPMPQ - SM	Secretaría de Movilidad - EPMPQ - Operadores	07/02/2017	100%
6	Definir la normativa legal que permita el pago de gastos complementarios y posible compensación tarifaria.	Secretaría de Movilidad - EPMPQ	22/02 - 15/04	100%
7	Coordinar presupuesto con la Administración General para cubrir gastos complementarios y posible compensación tarifaria	Secretaría de Movilidad	22/02 - 15/04	100%
8	Reunión para incorporar posibles cambios en el modelo financiero	Secretaría de Movilidad - EPMPQ - Operadores	08/02/2017	100%
9	Oficio de notificación a operadores de condiciones de la delegación	Secretaría de Movilidad	10/02/2017	100%
10	Respuesta de Operadores interesados en continuar el proceso	Operadores	15/02/2017	100%
11	Revisión final del modelo financiero	Secretaría de Movilidad - EPMPQ - Operadores	17/02/2017	100%
12	Minuta de conformación de persona jurídica de operadores	Operadores	15/02 - 21/02	0%
13	Acuerdos para asignación de porcentajes de participación	Operadores	24/02/2017	0%
14	Inicio de revisión de modelo para centralización del recaudo y operación en buses alimentadores	Secretaría de Movilidad - Operadores - EPMPQ	22/02 - 29/02	0%
15	Elaboración de minuta de contrato de operación	Secretaría de Movilidad - EPMPQ	20/02 - 15/03	0%
16	Socialización de la minuta de contrato de operación y anexos	Secretaría de Movilidad - Operadores - EPMPQ	15/03 - 30/03	0%
17	Recopilar documentación para suscripción de contrato	Operador	31/03 - 15/04	0%
18	Suscripción de contrato de operación	Secretaría de Movilidad - Operador	16-abr	0%

QUITO		AVANCES		
No.	ACTIVIDAD	RESPONSABLE	FECHA	AVANCE
1	Minuta de conformación de persona jurídica de operadores	Operadores	15/02 - 21/02	0%
2	Acuerdos para asignación de porcentajes de participación	Operadores	24/02/2017	0%
3	Inicio de revisión de modelo para centralización del recaudo y operación en buses alimentadores	Secretaría de Movilidad - Operadores - EPMTQ	22/02 - 29/02	0%

Los retrasos son atribuibles a los operadores, se deben a la falta de acuerdo en definir porcentajes de participación.

En caso de no haber acuerdo se deberá realizar una propuesta por parte de la Municipalidad para asignación de porcentajes o a su vez realizar un proceso de licitación para seleccionar al operador delegatario del corredor.

En caso de no tener suscrito un nuevo contrato de operación hasta el 21 de mayo de 2017 se deberá establecer una operación temporal a través de la EPMTQ con flota troncal contratada de los operadores y flota propia.

QUITO		2. TASAS DE OCUPACIÓN POR METRO CUADRADO						
CORREDOR CENTRAL TROLEBÚS								
HORA PICO								
Sector	Flota Trolebús							
	Máximo de Pasajeros en el Sector	Pasajeros Sentados	Pasajeros de Pie	Índice de Ocupación (Pasajeros de Pie/ Metro Cuadrado)	Distancia en km	Velocidad por Sector	Tiempo	
El Recreo-Santo Domingo	142	47	95	5,2	3,46	14,8	14	
Santo Domingo- Santa Clara	158	47	111	6,1	3,23	12,9	15	
Santa Clara- El Florón	159	47	112	6,2	1,97	16,9	7	
El Florón- Estación Norte	94	47	47	2,6	2,39	17,9	8	
Totales					11,05	15,1	44	

HORA VALLE							
Sector	Flota Trolebús						
	Máximo de Pasajeros en el Sector	Pasajeros Sentados	Pasajeros de Pie	Índice de Ocupación	Distancia en km	Velocidad por Sector	Tiempo
El Recreo-Santo Domingo	160	47	113	6,2	3,5	16,0	13
Santa Clara- Plaza del Teatro	157	47	110	6,0	3,2	12,9	15
Colón- El Florón	132	47	85	4,7	2,0	14,8	8
Carolina- Estación Norte	84	47	37	2,0	2,4	20,5	7
Totales					11,1	15,4	43

QUITO							
2. TASAS DE OCUPACIÓN POR METRO CUADRADO							
CORREDOR CENTRAL TROLEBÚS							
HORA PICO							
Flota Barticulada							
Sectores	Máximo de Pasajeros en el Sector	Pasajeros Sentados	Pasajeros de Pie	Índice de Ocupación (Pasajeros de Pie/ Metro Cuadrado)	Distancia en km	Velocidad por Sector	Tiempo
El Recreo- Santo Domingo	201	50	151	5,4	3,5	18,9	11
Santo Domingo- Santa Clara	175	50	125	4,5	3,2	14,9	13
Santa Clara- El Florón	162	50	112	4,0	2,0	16,9	7
El Florón- Estación Norte	118	50	68	2,4	2,4	14,3	10
Totales					11,1	16,2	41

HORA VALLE

QUITO							
2. TASAS DE OCUPACIÓN POR METRO CUADRADO							
CORREDOR ORIENTAL							
HORA PICO SENTIDO SUR – NORTE E3							
MBO 500							
Sectores	Máximo de Pasajeros en el Sector	Pasajeros Sentados	Pasajeros de Pie	Índice de Ocupación (Pasajeros de Pie/ Metro Cuadrado)	Distancia en km	Velocidad por Sector	Tiempo
Playón Marín- Casa de la Cultura	146	36	110	5,5	3,0	17,9	10
Casa de la Cultura- La Paz	172	36	136	6,8	2,1	12,6	10
La Paz- Naciones Unidas	159	36	123	6,2	2,1	15,5	8
Naciones Unidas- Terminal Río Coca	91	36	55	2,8	2,1	16,0	8
Totales					9,3	15,5	36


HORA VALLE SENTIDO SUR - NORTE E3

B10M							
Sectores	Máximo de Pasajeros en el Sector	Pasajeros Sentados	Pasajeros de Pie	Índice de Ocupación (Pasajeros de Pie/ Metro Cuadrado)	Distancia en km	Velocidad por Sector	Tiempo
Playón Marín- Casa de la Cultura	138	42	96	5,6	3,0	13,8	13
Casa de la Cultura- La Paz	151	42	109	6,4	2,1	18,0	7
La Paz- Naciones Unidas	141	42	99	5,8	2,1	17,7	7
Naciones Unidas- Terminal Río Coca	108	42	66	3,9	2,1	16,0	8
Totales					9,3	15,9	35

QUITO

3. INFORME SOBRE PORTABILIDAD DE BICICLETAS EN EL SISTEMA

Se buscó el diseño más adecuado de portabicicletas para la flota de buses articulados.



Capacidad: 2 bicicletas.
Se instaló en 50 unidades:

- 25 trolebuses
- 13 Volvo B12M
- 12 Mercedes O500M

QUITO

3. PORTABICICLETAS – NORMAS DE USO

- Aplica para traslados de estación a estación en el circuito uno del corredor central (Recreo – La Y) y E3 del corredor oriental (Río Coca – Marín Valle), el horario de uso del portabicicletas es durante toda la jornada de operación de los circuitos antes mencionados.
- No se pueden embarcar o desembarcar bicicletas en paradas intermedias por temas de seguridad y los tiempos que involucran estas maniobras.
- El uso de los portabicicletas no tiene costo adicional.
- Para hacer uso de este servicio se debe proceder de la siguiente manera:
 - Ingrese a una de las estaciones autorizadas (Recreo, La Y o Río Coca) con su bicicleta.
 - Dirijase a la oficina de Servicio al Cliente y solicite ayuda del personal para ubicar la bicicleta en la unidad.
 - Para evitar cualquier novedad en el trayecto es recomendable que el propietario de la bicicleta lleve su propio mecanismo para asegurar la bicicleta al portabicicletas instalado en la parte delantera de la unidad.
 - El sitio de embarque de las bicicletas está ubicado en la parte posterior de los andenes, es decir en el lugar donde las unidades realizan los desembarques de usuarios al llegar a las estaciones.
 - Una vez que la bicicleta se encuentre instalada en el portabicicletas el propietario de la misma puede subir a la unidad.
 - Al arribar a la estación de destino, el propietario deberá solicitar ayuda al conductor de la unidad para poder sacarla del portabicicletas.



QUITO **3. MANUAL DE USO**


 <p>1</p>	<p>HALE</p> <p>El pasador hacia arriba y enganche en la ranura para desplegar el bastidor</p>	 <p>2</p>	<p>DESPLIEGUE</p> <p>Y suba las bicicletas con los manubrios en dirección opuesta</p>
 <p>3</p>	<p>ASEGURE</p> <p>La llanta, hale el bastón coloquelo sobre la llanta y suelte</p>	 <p>4</p>	<p>BAJE</p> <p>Las bicicletas, hale el pasador ubique el bastidor en la posición original y suelte el pasador</p>




QUITO **3. PARQUEADEROS DE BICICLETAS**

En las estaciones existen sitios de parqueadero de bicicletas y de esta manera se logra la intermodalidad. Se tienen parqueaderos en los siguientes sitios: Estación Recreo, Estación La Y, Estación Morán Valverde, Estación Río Coca, Estación Quitumbe, Parada Villa Flora, Estación Marín Central y Marín Valle.



*Comisión de Movilidad
9 PM
07/03/2017*



EPMTM-QG- 260 2017
Quito D.M. 06 MAR 2017

Abogado
DIEGO CEVALLOS SALGADO
Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito
Quito

De mi consideración:

En respuesta a la convocatoria a sesión extraordinaria de la Comisión de Movilidad del día miércoles 8 de marzo de 2017, me permito adjuntar el informe que contiene los requerimientos de información solicitada por la Comisión de Movilidad.

Además, confirmo mi participación a la sesión extraordinaria de la Comisión de Movilidad a la fecha y hora convocada.

Atentamente,


ALEXANDRA PÉREZ SALAZAR
Gerente General

Cpc: Ab. Darío Tapia, SECRETARIO DE MOVILIDAD

Anexo: lo indicado

Elaborado por: Sra. Susana Artieda	
Revisado por: Ing. Rubén Lozano	<i>rub</i>

SECRETARÍA GENERAL CONCEJO METROPOLITANO	RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS HORA: 16:23
07 MAR 2017	<i>Pérez Salazar</i>
ALCALDÍA	NÚMERO DE HOJA: 12

INFORME AGG-2017-002	EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO OPERATIVIDAD Y SEGURIDAD EN EL SISTEMA	
Trole <input type="checkbox"/> Sur Oriental <input type="checkbox"/> Central Norte <input type="checkbox"/> Sur Occidental <input type="checkbox"/> Ecovía <input type="checkbox"/> EPQ <input type="checkbox"/>		

INFORME SOBRE NUEVO MODELO DE GESTIÓN A IMPLEMENTARSE EN EL CORREDOR CENTRAL NORTE

Con fecha 08 de marzo de 2017 se realizará la Sesión Extraordinaria de la Comisión de Movilidad en la cual, en lo que corresponde a la EPMTQ se solicita lo siguiente:

1. *Informe de la Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros de Quito, EPMTQ, sobre el nuevo modelo de gestión a implementarse en el Corredor Central Norte.*
2. *Informe de la Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros de Quito, EPMTQ, sobre el comportamiento de las tasas de ocupación de pasajeros por metro cuadrado, en horas pico y horas valle, en los corredores central y oriental.*
3. *Informe de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, sobre la portabilidad de bicicletas implementado en el corredor oriental y central del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Personas del Distrito Metropolitano de Quito.*

Al respecto me permito desarrollar cada uno de los temas solicitados a la Empresa de Pasajeros:

1. Nuevo modelo de gestión a implementarse en el corredor central norte

Antecedentes

La Secretaría de Movilidad en su calidad de Administrador del Sistema, en conjunto con la Empresa de Pasajeros realizó el proceso de identificación del modelo de gestión operacional, técnica y financiera de la posible delegación del corredor central norte.

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito delegó a operadores privados el corredor central norte desde el 20 de mayo de 2005 por un plazo de 12 años.

El contrato de operación se suscribió aplicando los parámetros establecidos en la Ordenanzas 3429 y 3512, bajo la figura de concesión del servicio, con obligaciones para los Operadores y Municipalidad que nunca fueron cumplidas en su totalidad.

El grupo de operadoras que suscribieron el contrato de operación fueron:

- Transportes Carcelén TARQUI C.A. (Flota articulados:17)
- Consorcio Empresarial de Transporte CONETRA (Flota articulados:21), este consorcio está conformado por las operadoras: Aguila Dorada, Cotocollao, Alborada, Tranquito y Semgyllfor.
- Consorcio GLOBALTRANS (Flota articulados: 32), conformada por las operadoras: Paquisha, San Carlos, Transhemisféricos y Calderón.
- Colectivos de Transportes Urbanos Pichincha C.A. (Flota articulados: 3)

- TESUR (Flota articulados: 1) Esta Operadora ya no es parte del corredor y retiró la unidad desde el año 2010.

La red de servicios incluía una flota de 84 buses articulados y 410 buses tipo distribuidos en servicios: troncales, subtroncales, alimentadores, vecinales y transversales.

Para la incorporación de la flota de buses articulados se aplicó el criterio de sustitución de 4 buses convencionales por un articulado, por tal razón los operadores retiraron del servicio 336 buses.

Sin embargo, nunca se adquirieron la totalidad de la flota de articulados porque la troncal operó solo hasta la Ofelia y no hasta Carcelén como estaba planificado originalmente.

Del total de los servicios previstos a implementarse con buses alimentadores solamente se implementaron los siguientes:

No.	RUTA	FLOTA	OPERADOR	TIPO
1	CALDERÓN – OFELIA	12	CALDERÓN	ALIMENTADOR
2	ZABALA – OFELIA	12	CALDERÓN	ALIMENTADOR
3	CARCELÉN ALTO – OFELIA	3	CATAR	ALIMENTADOR
4	CARCELÉN BAJO – OFELIA	9	CATAR	ALIMENTADOR
5	ATUCUCHO – OFELIA	7	CONETRA	ALIMENTADOR
6	SANTA MARÍA - PARADA FLORIDA	10	CONETRA	ALIMENTADOR
7	CARAPUNGO – OFELIA	12	CONETRA	ALIMENTADOR
8	PISULÍ - ROLDOS – OFELIA	16	PAQUISHA	ALIMENTADOR
9	PLANADA – OFELIA	10	PAQUISHA	ALIMENTADOR
10	COLINAS DEL NORTE – OFELIA	7	PAQUISHA	ALIMENTADOR
11	CALACALI – OFELIA	6	TRANSHemisfericos	ALIMENTADOR
12	BICENTENARIO – OFELIA	3	TRANSHemisfericos	ALIMENTADOR
13	LA PAMPA – OFELIA	5	TRANSHemisfericos	ALIMENTADOR
14	SAN ANTONIO – OFELIA	22	TRANSHemisfericos	ALIMENTADOR
15	MENA DEL HIERRO - LA Y	5	SAN CARLOS	ALIMENTADOR
16	ATUCUCHO - COMITÉ DEL PUEBLO	13	CONETRA	TRANSVERSAL
17	PLACER – SEMINARIO	4	CONETRA	ALIMENTADOR
TOTAL		156		

Esto significa que solo se implementaron el 38% de los servicios, el resto de servicios no fueron implementados por varias razones, entre otras: servicios deficitarios y falta de voluntad de los operadores.

La flota involucrada en los servicios que no se implementaron fue redistribuida en servicios convencionales nuevos y otros existentes dentro del sector norte de la ciudad con destinos hacia el hipercentro e incluso sur de la ciudad.

A pesar de que el contrato de operación lo preveía, la flota de buses alimentadores opera como rutas convencionales sin centralización del recaudo ni modelo de pago

que garantice un buen nivel de servicio, tampoco se ha eliminado la competencia entre buses.

Servicios troncales

CIRCUITOS TRONCALES	FLOTA	INTERVALO (minutos)	MODALIDAD
Ofelia – Marín	39	3	Normal (se detiene en todas las paradas)
Ofelia – Seminario	12	7	Semiexpreso (se detiene en 5 paradas)

La flota troncal está compuesta por 73 buses articulados (marca Volvo y Scania) pero apenas el 68% se mantiene operativa, el resto se encuentra fuera de servicio por falta de repuestos y muchas de ellas será imposible recuperarlas, existen unidades que no han aprobado la revisión vehicular obligatoria.



Demanda día ordinario: 249.781 viajes pago (107.091 TRONCAL + 142.690 ALIMENTADORES, valor estimado).

Longitud de la troncal: 14,2 Km, con carril de rebasamiento en todas las paradas comprendidas desde la Estación Seminario hasta la Ofelia. El tramo comprendido desde Seminario a Marín Central no posee carril exclusivo para circulación de buses troncales, esto disminuye la velocidad operacional del corredor.

Número de paradas troncales: 33

Ubicación de paradas: lado derecho del carril de circulación, lo que involucra tener una parada por cada sentido de circulación.

Número de estaciones: 4 (Ofelia, Seminario, Marín Central y Marín Valle).

Distancia promedio entre paradas: 800m.

Tal y como prevé el contrato, la Municipalidad notificó la terminación del mismo a los operadores actuales con un año de anticipación, por lo cual la única alternativa es suscribir un nuevo contrato de operación para la delegación o realizar la operación a

través de la Empresa de Pasajeros (de acuerdo a lo establecido en la Ordenanza No. 194).

Toda la infraestructura del corredor central norte fue construida por la Municipalidad en el año 2005 y en el 2012 se realizó una intervención para mejorar su estado, sin embargo se restó capacidad operativa al corredor porque las nuevas paradas construidas solo permiten el acoderamiento de una unidad, las paradas antiguas permitían acoderar dos unidades de manera simultánea.

Parada Santa Prisca, construida en el año 2005 por el IMP



Parada San Gabriel, intervenida en el año 2012



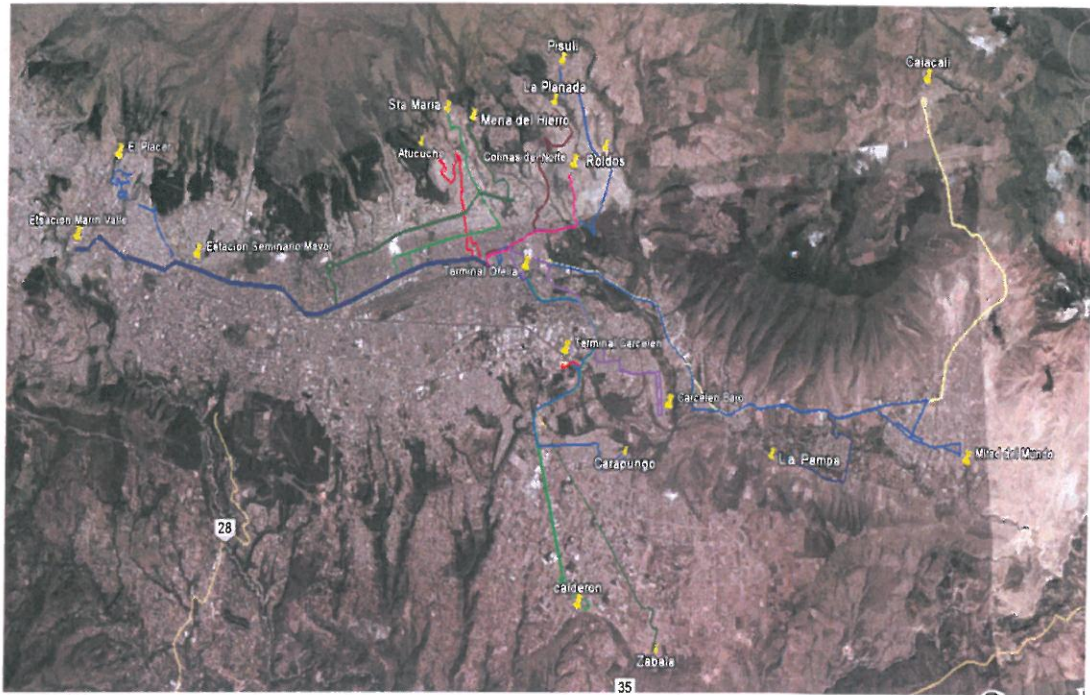
Estación La Ofelia



Los principales inconvenientes presentados a lo largo de la aplicación del actual contrato han sido los siguientes:

- El modelo actual de concesión que está por concluir no garantiza un buen nivel de servicio a los usuarios, porque la programación operacional es realizada por los operadores y existen inconvenientes en la aplicación de integración física y tarifaria con las rutas alimentadoras.
- El contrato de delegación fue suscrito por varios consorcios operadores, esto complicó la centralización del corredor porque cada consorcio opera de manera independiente tanto la flota de buses articulados (cada consorcio realizó la compra de buses articulados y realiza mantenimiento de su flota) y alimentadores, con lo cual no se logran eficiencias ni economías de escala.
- El mal estado de la flota troncal produce daños en vía que genera malestar al usuario y desfases en la operación.
- Los incumplimientos de la Municipalidad sobre el cálculo de la tarifa técnica de equilibrio (a criterio de los operadores porque nunca se revisó el modelo de equilibrio financiero) ocasiona déficit financiero que no permite tener la flota troncal en óptimo estado.
- El deterioro de la flota de articulados y la infraestructura física que está a cargo de los operadores privados, obliga a un proceso urgente de renovación de los vehículos y al mantenimiento de la infraestructura.
- La recaudación de alimentadores nunca se centralizó y eso ocasiona problemas con pasajeros que deben salir a tomar el bus fuera de la estación cancelando nuevamente otra tarifa, esta es una de las causas del déficit financiero a los operadores de la troncal porque se maneja de manera independiente los ingresos de la troncal y de las rutas alimentadoras.
- Existe un importante tramo del carril troncal que no tiene exclusividad lo cual ocasiona desfases y desabastecimiento de unidades en el extremo del corredor (Playón de la Marín).
- Las rutas alimentadoras operan como un servicio convencional porque cada dueño de bus recauda de manera directa a través de sus colaboradores y no reporta a la administración del corredor los ingresos ni los datos operacionales.
- El sistema de recaudo de las paradas es manual y controlado por boletos de papel, por tal razón los índices de fraude y evasión son altos.
- Los operadores fueron los responsables de contratar el sistema de recaudo, mismo que nunca operó en su totalidad y ocasionó un problema legal entre operadores y proveedor del sistema (TASKI) que obligó a la suscripción de un convenio por el cual la EPMTPO administra los fondos provenientes del recaudo de la troncal.
- No se pudo implementar el proyecto completo previsto en el contrato de delegación que está concluyendo.
- Costos complementarios a cargo de los operadores privados, sin embargo nunca se realizaron trabajos de mantenimiento de la infraestructura y los servicios de limpieza y seguridad son deficitarios.

Red de servicios actual



Propuesta del nuevo modelo de gestión

En base al diagnóstico anterior se ha establecido un nuevo modelo de gestión de manera conjunta con los operadores, Secretaría de Movilidad y Empresa de Pasajeros, que busca corregir los problemas presentados y de esta forma asegurar un buen nivel de servicio para los usuarios.

Toda vez que la Municipalidad ha logrado tener experiencia con dos modelos de gestión (directa a través de la Empresa de Pasajeros y delegada) para los sistemas integrados se han definido una serie de obligaciones que deben ser cumplidas por el nuevo operador y las directrices que deben incorporarse en el nuevo contrato para evitar que se repitan los inconvenientes presentados.

Por tal razón se han definido las siguientes condiciones que intentan cubrir las deficiencias actuales y principalmente asegurar un adecuado nivel de servicio:

- Delegación a un solo operador para evitar la falta de centralización de la operación y el recaudo, por tal razón los operadores deben presentar en un la minuta de conformación de una sola persona jurídica.
- De acuerdo a la normativa, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito suscribirá un contrato de operación con un plazo a 10 años.
- La centralización del recaudo de las rutas alimentadoras es un factor imprescindible que debe cumplirse desde el primer día de operación.
- Se requiere intervenir para mejorar la infraestructura de paradas, existe un proyecto para cambiar las paradas al centro del carril exclusivo para disminuir el número y mejorar su operatividad.
- El nuevo contrato debe garantizar un nivel adecuado de servicio para el usuario y evitar discrecionalidad del operador.

- La flota de buses alimentadores continuará perteneciendo a operadores privados.
- Se necesita incorporar flota nueva a la operación del corredor para mejorar el nivel de servicio, la cual debe ser adquirida por el consorcio operador y no de manera individual por sus integrantes.
- En el nuevo contrato de delegación se tomará en cuenta solamente los servicios que actualmente operan en el corredor.
- El cálculo de costos e ingresos será reflejada a partir del cálculo de una tarifa técnica que se implementará en el corredor, esto podría implicar generar subsidios o compensaciones para el operador con cargo a partidas presupuestarias municipales.
- Riesgo de la demanda a cargo del operador privado, sin embargo en caso de que existan proyectos implementados por la Municipalidad que afecten en un valor superior al 10% de la demanda se realizará una revisión del modelo financiero.
- La administración, programación y fiscalización de la operación a cargo de la Municipalidad a través de la Empresa de Pasajeros.
- Gastos complementarios del corredor central norte serán cubiertos por la Municipalidad a través de la Empresa de Pasajeros, de esta forma se asegura un adecuado mantenimiento de la infraestructura.
- Sistema integrado de recaudo y ayuda a la operación será provisto por la Municipalidad.
- Operadores son responsables de la adquisición y mantenimiento de la flota.
- Se manejarán los ingresos a través de un fideicomiso creado para ese fin.
- Operación de nuevos sistemas de transporte dentro de la zona de influencia del corredor central norte con integración física y tarifaria (Quito Cables y Metro de Quito).

El modelo financiero consta de los siguientes rubros:

- Definición de parámetros operacionales donde constan kilómetros tanto de flota troncal como de buses alimentadores proyectados a los años de operación previstos.
- Proyección de la demanda a ser atendida.
- Buses troncales:
 - Costos de inversión y financiamiento
 - Costos fijos
 - Costos variables
- Buses alimentadores:
 - Costos de inversión y financiamiento
 - Costos fijos
 - Costos variables
- Gastos administrativos con una estructura organizacional mínima.
- Determinación de la tasa de rentabilidad del proyecto en función de los riesgos.
- Costos de personal operativo de recaudación.
- Con todos estos rubros se estima el costo del servicio por cada usuario (tarifa técnica).

La red de servicios que se va a delegar es la siguiente:

CIRCUITOS TRONCALES	FLOTA	INTERVALO (minutos)	MODALIDAD
Ofelia – Marín	45	2	Normal (se detiene en todas las paradas)
Ofelia – Seminario	15	4,5	Semiexpreso (se detiene en 5 paradas)

Los flota troncal estará compuesta de 60 buses articulados o su equivalente en buses de mayor capacidad (superarticulados o biarticulados).

Toda la gestión de la flota troncal será centralizada, no existirá mantenimiento individual de la flota troncal, para el efecto existe un taller que fue construido por la municipalidad, el cual será equipado por los operadores, se incluyó en el análisis financiero una inversión de \$500.000 a los operadores para que realicen las adecuaciones necesarias y puedan contar con un espacio preparado para realizar todos los trabajos en la flota troncal.

Buses alimentadores:

No.	RUTA	TIPO	DISTANCIA (Km)	FLOTA
1	Calderón – Ofelia	Alimentador	22,4	12
2	Zabala – Ofelia	Alimentador	26,5	12
3	Carcelén Alto – Ofelia	Alimentador	9,5	3
4	Carcelén Bajo – Ofelia	Alimentador	18	9
5	Atucucho – Ofelia	Alimentador	14,2	7
6	Santa María - Parada Florida	Alimentador	14,59	10
7	Carapungo – Ofelia	Alimentador	20,5	12
8	Pisulí - Roldós – Ofelia	Alimentador	19,4	16
9	Planada – Ofelia	Alimentador	15,5	10
10	Colinas del Norte - Ofelia	Alimentador	12,6	7
11	Calacali – Ofelia	Alimentador	51,5	6
12	Bicentenario – Ofelia	Alimentador	26,6	3
13	La Pampa – Ofelia	Alimentador	34	5
14	San Antonio – Ofelia	Alimentador	40,6	22
15	Mena del Hierro - La Y	Alimentador	22,5	5
16	Atucucho – Comité del Pueblo	Transversal	21,5	13
17	Placer – Seminario	Alimentador	10,5	4
TOTAL				156

La flota de buses alimentadores serán buses tipo con año de fabricación mínimo 2010.

El resto de servicios que operan en la zona de influencia y que fueron considerados en el proyecto anterior se mantienen como convencionales y serán intervenidos cuando se realice la actualización de la red de transporte público urbano por la implementación del proyecto Metro de Quito y otros proyectos relacionados al transporte público (Quito Cables, Corredor Carapungo – Labrador y otros).

Fases de implementación

Para la implementación del proyecto se han definido tres fases, las cuales se irán cumpliendo de acuerdo a condiciones que en unos casos están en manos de los operadores y en otros de la Municipalidad, cabe anotar que las fechas son estimadas para que se cumplan las condiciones establecidas:

Mayo - Diciembre 2017 (8 meses)

Para iniciar con esta fase deben cumplirse las siguientes condiciones:

- Plan de centralización del recaudo en alimentadores con modelo de distribución de ingresos a cargo de los operadores.
- Suscripción del contrato de delegación del corredor a una sola persona jurídica en representación de los operadores y Municipalidad.
- Contratación de fideicomiso para manejo de fondos y distribución de ingresos entre operadores.
- Inicio de repotenciación de flota a cargo de los operadores.
- Inicio de proceso de adquisición y renovación de parte de la flota troncal a cargo de operadores.

La operación en esta fase comprende los servicios troncales con 60 buses articulados y 156 buses alimentadores.

Evaluación técnica de la flota actual realizada de manera conjunta entre la Secretaría de Movilidad y técnicos de la Empresa de Pasajeros para seleccionar 60 unidades que podrían seguir operando (unidades deben aprobar la revisión técnica vehicular).

Si no se completan 60 unidades en buen estado, la municipalidad apoyará hasta con 15 buses articulados o su equivalente en biarticulados para que operen en períodos pico, el aporte de esta flota deberá ser cancelado por los operadores e incluye conductor, combustible y mantenimiento.

La recaudación manual seguirá a cargo de los operadores tanto en las paradas troncales como en buses alimentadores.

Se establece un régimen de sanciones y multas para garantizar adecuados niveles de servicio.

Gestión centralizada del mantenimiento de la flota troncal a cargo de operadores privados.

Gastos complementarios: seguridad, limpieza y mantenimiento de infraestructura a cargo de la municipalidad.

Enero 2018 - Diciembre 2019 (2 años)

Para iniciar con esta fase deben cumplirse las siguientes condiciones:

- Inicio de operación con la renovación de parte de la flota troncal adquirida por los operadores.
- Se implementan mecanismos de control al recaudo tanto en paradas como en buses alimentadores.
- Se inicia intervención para mejorar infraestructura del corredor.
- Proceso de adquisición de flota troncal para cumplir con todas la inversión prevista a cargo de los operadores.

La operación en esta fase comprende los servicios troncales con 60 buses articulados y 156 buses alimentadores.

Continúa operando flota repotenciada en un máximo de 45 unidades.

La recaudación manual seguirá a cargo de los operadores tanto en las paradas troncales como en buses alimentadores, sin embargo se contará con reportes automáticos para cruzar información.

Gastos complementarios: seguridad, limpieza y mantenimiento de infraestructura a cargo de la municipalidad.

Ajustes en el modelo financiero para reconocer inversiones realizadas en la flota troncal.

Enero 2020 - Abril 2027 (7 años cuatro meses)

Para iniciar con esta fase deben cumplirse las siguientes condiciones:

- Implementación del sistema inteligente de recaudo y ayuda a la operación por parte de la Municipalidad.
- Inicio de operación del proyecto Metro de Quito.
- Inicio de operación de la primera línea de Quito Cables Pisulí – Ofelia.
- Completar la flota troncal nueva de acuerdo a las inversiones programadas a cargo del operador.

La operación en esta fase comprende los servicios troncales con 60 buses articulados y 156 buses alimentadores.

Integración física y tarifaria con el sistema Quito – Cables en la Estación Ofelia y de ser el caso con el sistema Metro de Quito.

Toda la flota troncal debe ser como mínimo año de fabricación 2018 y cumplen toda la normativa vigente para su incorporación.

Ajustes en el modelo financiero para incorporar inversiones y posibles afectaciones por cambios de demanda provocados por proyectos implementados por la Municipalidad.

Personal de recaudación tanto de paradas, estaciones y buses alimentadores a cargo del operador del sistema de recaudo contratado por la municipalidad.

Gastos complementarios: seguridad, limpieza y mantenimiento de infraestructura a cargo de la municipalidad.

Resumen de fases propuestas:

FECHAS TENTATIVAS	CONDICIONES	OPERACIÓN	RESPONSABILIDADES
Mayo 2017- Diciembre 2017 (8 meses)	Presentación del plan de centralización de recaudo en alimentadores, Suscripción de contrato	TRONCAL (60) : 45 BUSES EN BUEN ESTADO Y 15 BUSES DE APORTE DE LA EPMPQ. ALIMENTADORES (156) : CENTRALIZACIÓN DEL RECAUDO CON MECANISMO MANUAL	GASTOS DE MANTENIMIENTO Y CONDUCTORES: OPERADORES Y EPMPQ (EN LOS 15 BUSES DE APORTE) GASTOS COMPLEMENTARIOS: MUNICIPALIDAD DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS: FIDEICOMISO RECAUDO: OPERADORES ADMINISTRACIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL CONTRATO: EPMPQ PROGRAMACIÓN OPERATIVA: EPMPQ OPERACIÓN TRONCAL Y ALIMENTADORES: ORGANIZACIÓN DE OPERADORES TARIFA: TÉCNICA DEFINIDA MEDIANTE CONDICIONES DEL CONTRATO CON PARÁMETROS DE MEDICIÓN DE CALIDAD DEL SERVICIO INICIO DE REPOTENCIACIÓN DE FLOTA POR PARTE DE
Enero 2018- diciembre 2019 2 años	Incorporación de flota troncal nueva con inversión del Operador	TRONCAL (60) : 45 BUSES ARTICULADOS Y 15 BUSES DE CAPACIDAD MAYOR A 200 PASAJEROS. ALIMENTADORES (156) : IMPLEMENTAR MECANISMOS DE CONTROL EN RECAUDO. MEJORA EN LA INFRAESTRUCTURA DEL CORREDOR	FLOTA TRONCAL: OPERADORES PRIVADOS INCORPORAN FLOTA NUEVA Y CONTINÚAN TRÁMITE DE ADQUISICIÓN DE NUEVA FLOTA GASTOS COMPLEMENTARIOS: MUNICIPALIDAD DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS: FIDEICOMISO RECAUDO: OPERADORES ADMINISTRACIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL CONTRATO: EPMPQ PROGRAMACIÓN OPERATIVA: EPMPQ OPERACIÓN TRONCAL Y ALIMENTADORES: ORGANIZACIÓN DE OPERADORES
Enero 2020 7 AÑOS 4 MESES	Incorporación del sistema inteligente de recaudo y ayuda a la operación	CAMBIOS OPERACIONES POR POSIBLE AFECTACIÓN DEL METRO Y POSIBLES AJUSTES EN EL MODELO FINANCIERO RECAUDO Y PERSONAL PASA A CARGO DE UN OPERADOR ÚNICO (CONTRATADO POR EL MDMQ).	FLOTA TRONCAL: OPERADORES PRIVADOS ADQUIEREN TOTALIDAD DE FLOTA Y RETIRAN FLOTA REPOTENCIADA GASTOS COMPLEMENTARIOS: MUNICIPALIDAD DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS: FIDEICOMISO RECAUDO: OPERADOR ÚNICO ADMINISTRACIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL CONTRATO: EPMPQ PROGRAMACIÓN OPERATIVA: EPMPQ OPERACIÓN TRONCAL Y ALIMENTADORES: ORGANIZACIÓN DE OPERADORES

Hoja de ruta

El proceso de delegación fue previsto realizarlo bajo la figura de la suscripción de contrato de operación (Secretaría de Movilidad en su calidad de administrador del sistema) amparado en lo previsto en la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial y el proceso descrito en la Ordenanza No. 194 sancionada el 13 de marzo de 2013, que en su parte pertinente señala lo siguiente:

“Art... (21).- Del procedimiento de delegación a la iniciativa privada.-

1. Cuando a partir de la fecha de vigencia de este Título, el Administrador u Administradora del Sistema requiera la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en los Subsistemas de Transporte Metrobús-Q o Transporte Convencional o sus componentes, de los que hubiere determinado en sus instrumentos de planificación procederá del siguiente modo:

1.1 Convocará a las Operadoras de Transporte que sean titulares de títulos habilitantes en las zonas de influencia del Subsistema de Transporte, o sus componentes que se encontraren prestando el servicio de transporte público de pasajeros, para procurar arribar a acuerdos para su intervención en la gestión u

operación del servicio de transporte público de pasajeros en el subsistema y/o sus componentes.

1.2 Durante ciento veinte días calendario las Operadoras de Transporte y el Administrador del sistema buscarán un acuerdo que permita ajustar la intervención de las Operadoras de Transporte a los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema.

Para mayor claridad, el Administrador o Administradora del Sistema podrá llegar a acuerdos con una o varias de las Operadoras, si ello no fuera posible con todas las Operadoras convocadas para este propósito”.

Se acordó una hoja de ruta donde se indican las principales actividades que deben cumplirse en los plazos establecidos:

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

No	ACTIVIDAD	TIPO	RESPONSABLE	DURACIÓN	FECHA	AVANCE
1	Inicio de proceso de negociación para nuevo proyecto en el corredor central norte	TECNICA	Secretaría de Movilidad - EP MTPQ - Operadores	6 MESES	01/06 - 30/11	100%
1	Reunion preparatoria para definir directrices del modelo de administración del Corredor Central Norte	POLÍTICA	Secretaría de Movilidad - EP MTPQ	1 DÍA	24/01/2017	100%
2	Reunión de socialización con dirigentes del Corredor Central Norte	POLÍTICA	Secretaría de Movilidad - EP MTPQ - Operadores	1 DÍA	01/02/2017	100%
3	Reunión con Secretario de Movilidad y Operadores	POLÍTICA	Secretaría de Movilidad - EP MTPQ - Operadores	1 DÍA	02/02/2017	100%
4	Reunión con delegados técnicos de Operadoras - EP MTPQ - SM	TECNICA	Secretaría de Movilidad - Operadores - EP MTPQ	1 DÍA	04/02/2017	100%
5	Reunión con dirigentes de Operadoras - EP MTPQ - SM	POLÍTICA	Secretaría de Movilidad - EP MTPQ - Operadores	1 DÍA	07/02/2017	100%
6	Definir la normativa legal que permita el pago de gastos complementarios y posible compensación tarifaria.	LEGAL	Secretaría de Movilidad - EP MTPQ	60 DÍAS	22/02 - 15/04	100%
7	Coordinar presupuesto con la Administración General para cubrir gastos complementarios y posible compensación tarifaria	FINANCIERA	Secretaría de Movilidad	60 DÍAS	22/02 - 15/04	100%
8	Reunión para incorporar posibles cambios en el modelo financiero	FINANCIERA	Secretaría de Movilidad - EP MTPQ - Operadores	1 DÍA	08/02/2017	100%
9	Oficio de notificación a operadores de condiciones de la delegación	POLÍTICA	Secretaría de Movilidad	1 DÍA	10/02/2017	100%
10	Respuesta de Operadores interesados en continuar el proceso	POLÍTICA	Operadores	1 DÍA	15/02/2017	100%
11	Revisión final del modelo financiero	TECNICA	Secretaría de Movilidad - EP MTPQ - Operadores	1 DÍA	17/02/2017	100%
12	Minuta de conformación de persona jurídica de operadores	LEGAL	Operadores	6 DÍAS	15/02 - 21/02	0%
13	Acuerdos para asignación de porcentajes de participación	TECNICA	Operadores	1 DÍA	24/02/2017	0%
14	Inicio de revisión de modelo para centralización del recaudo y operación en buses alimentadores	TECNICA	Secretaría de Movilidad - Operadores - EP MTPQ	7 DÍAS	22/02 - 29/02	0%
15	Elaboración de minuta de contrato de operación	LEGAL	Secretaría de Movilidad - EP MTPQ	21 DÍAS	20/02 - 15/03	0%
16	Socialización de la minuta de contrato de operación y anexos	POLÍTICA	Secretaría de Movilidad - Operadores - EP MTPQ	15 DÍAS	15/03 - 30/03	0%
17	Recopilar documentación para suscripción de contrato	LEGAL	Operador	15 DÍAS	31/03 - 15/04	0%
18	Suscripción de contrato de operación	LEGAL	Secretaría de Movilidad - Operador	1 DÍA	16-abr	0%

Avance

De acuerdo a la hoja de ruta anteriormente indicada, se han realizado la mayoría de las tareas programadas, sin embargo existe retraso en las siguientes:

No.	ACTIVIDAD	RESPONSABLE	FECHA	AVANCE
1	Minuta de conformación de persona jurídica de operadores	Operadores	15/02 - 21/02	0%
2	Acuerdos para asignación de porcentajes de participación	Operadores	24/02/2017	0%
3	Inicio de revisión de modelo para centralización del recaudo y operación en buses alimentadores	Secretaría de Movilidad - Operadores – EPMPQ	22/02 - 29/02	0%

Como se puede apreciar, todos los retrasos corresponden a actividades de responsabilidad de los operadores.

La razón para el retraso es debido a que no existe acuerdo entre operadores para la asignación de porcentajes de participación, estos porcentajes se aplicarían para realizar la inversión en la flota troncal y la designación de flota de buses alimentadores.

En caso de no existir acuerdos con todos los operadores se tiene previsto realizar un proceso de selección de ofertas para definir el operador, sin embargo en este escenario no se lograría suscribir el contrato antes de la fecha de terminación del actual, por tal razón se realizaría una operación temporal con apoyo de flota troncal de operadores privados y de la Empresa de Pasajeros.

2. Informe de la Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros de Quito, EPMPQ, sobre el comportamiento de las tasas de ocupación de pasajeros por metro cuadrado, en horas pico y horas valle, en los corredores central y oriental.

Antecedentes

Según el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial el Objetivo 1.1 menciona *“Se utilizará el Transporte Público - TP como medio preferente de desplazamiento, mediante un sistema integrado masivo de transporte con altos niveles de calidad y eficiencia, donde el Metro será el eje estructurador, siendo sus mayores atributos la disminución del tiempo de viaje, conectividad y cobertura”.*

Uno de los indicadores contemplados para este objetivo es el *“Número de pasajeros por m² en los diferentes subsistemas de transporte público”* y la meta al 2022, *“disminuir el índice de ocupación de las unidades de transporte público de 9 a 6 pasajeros/m²”.*

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, desde el 2015 experimentó varios cambios en su operación, debido a la incorporación de 40 nuevas unidades articuladas (MB-O500) y 80 nuevas unidades Biarticuladas (VOLVO B340M), reconstrucción de paradas con mayor capacidad, extensiones al norte (Carcelén) y al sur (Guamaní), transportando más de 7 millones adicionales de pasajeros al finalizar el 2016.

Justificación

Por las razones mencionadas anteriormente es necesario medir la ocupación de pasajeros para determinar los sectores con mayor carga en los periodos denominados "picos" del Sistema Integrado de Transporte Público Municipal; por lo cual, a inicios del presente año se realizó una prueba piloto de conteo de pasajeros en una unidad articulada del Corredor Central Trolebús.

Los resultados obtenidos permitieron diseñar una metodología de medición aplicable en todas las unidades del Sistema Integrado de Transporte Público, lo cual nos permitirá determinar aquellos sectores de mayor afluencia de usuarios, que pueden ser foco de inseguridad, acoso e inclusive violencia sexual; además que permitirá una evaluación de la operación en forma permanente y oportuna para la toma de decisiones en cuanto a la mejora del servicio.

Resumen de la Metodología Utilizada

- Se recopiló información de los despachos del Circuito C1- Estación El Recreo- Estación Norte y del Circuito E3 Playón de la Marín- Terminal Río Coca, la semana previa al presente estudio.
- Se verificó con personal de despacho los periodos de mayor carga de usuarios dentro de la hora pico, para seleccionar la muestra en relación al número de unidades que salen dentro del horario previamente señalado.
- Se realizó el cálculo de la muestra, considerando 35 unidades despachadas en los 2 circuitos entre las 6:45 y 7:30 (horario de mayor carga dentro de la hora pico Sentido Sur- Norte), obteniéndose una muestra de 10 unidades para el presente estudio: 3 unidades trolebús, 1 biarticulado, 3 MB-O500 y 3 B10M.

Formulación:

$$n = \frac{z^2 PQN}{e^2 N + z^2 PQ}$$

n	=>	Muestra		
N	=>	Universo	=	35
z	=>	Intervalo del nivel de confianza	90%	= 1,65
p	=>	Nivel de ocurrencia	=	95%
q	=>	Nivel de no-ocurrencia	=	5%
e	=>	Grado de error	=	10%

n (Tamaño de la muestra)	=	9,44
Días para tomar muestra		1
Número de muestras diarias	=	10

- Se determinó el tiempo y el número de personal necesario para el conteo de pasajeros
- Se elaboraron y proporcionaron hojas de conteo de pasajeros (Anexo 1 y 2)
- Para la Hora Valle se realizó un análisis similar considerando los dos sentido Sur Norte y Norte-Sur
- Se seleccionaron los valores más altos de carga dentro de la muestra de los Circuitos C1 y E3 para determinar el índice de ocupación de pasajeros de pie por metro cuadrado.

Resultados Obtenidos Circuito C1
Hora Pico (S/N) Corredor central trolebús

Flota Trolebús							
Sectores	Máximo de Pasajeros en el Sector	Pasajeros Sentados	Pasajeros de Pie	Índice de Ocupación (Pasajeros de Pie/ Metro Cuadrado)	Distancia en km	Velocidad por Sector	Tiempo
El Recreo-Santo Domingo	142	47	95	5,2	3,46	14,8	14
Santo Domingo- Santa Clara	158	47	111	6,1	3,23	12,9	15
Santa Clara- El Florón	159	47	112	6,2	1,97	16,9	7
El Florón- Estación Norte	94	47	47	2,6	2,39	17,9	8
Totales					11,05	15,1	44

Flota Biarticulada							
Sectores	Máximo de Pasajeros en el Sector	Pasajeros Sentados	Pasajeros de Pie	Índice de Ocupación (Pasajeros de Pie/ Metro Cuadrado)	Distancia en km	Velocidad por Sector	Tiempo
El Recreo-Santo Domingo	201	50	151	5,4	3,5	18,9	11
Santo Domingo- Santa Clara	175	50	125	4,5	3,2	14,9	13
Santa Clara- El Florón	162	50	112	4,0	2,0	16,9	7
El Florón- Estación Norte	118	50	68	2,4	2,4	14,3	10
Totales					11,1	16,2	41

Resultados Obtenidos Circuito E3
Hora Pico (S/N) Corredor Oriental

MBO 500							
Sectores	Máximo de Pasajeros en el Sector	Pasajeros Sentados	Pasajeros de Pie	Índice de Ocupación (Pasajeros de Pie/ Metro Cuadrado)	Distancia en km	Velocidad por Sector	Tiempo
Playón Marín- Casa de la Cultura	146	36	110	5,5	3,0	17,9	10
Casa de la Cultura- La Paz	172	36	136	6,8	2,1	12,6	10
La Paz- Naciones Unidas	159	36	123	6,2	2,1	15,5	8
Naciones Unidas- Terminal Río Coca	91	36	55	2,8	2,1	16,0	8
Totales					9,3	15,5	36

Resultados Obtenidos Circuito C1
Hora Valle (Sentido Sur-Norte) CORREDOR CENTRAL TROLEBÚS

Flota Trolebús							
Sectores	Máximo de Pasajeros en el Sector	Pasajeros Sentados	Pasajeros de Pie	Índice de Ocupación (Pasajeros de Pie/ Metro Cuadrado)	Distancia en km	Velocidad por Sector	Tiempo
El Recreo-Santo Domingo	142	47	95	5,2	3,5	14,8	14
Santo Domingo- Santa Clara	158	47	111	6,1	3,2	12,9	15
Santa Clara- El Florón	159	47	112	6,2	2,0	16,9	7
El Florón- Estación Norte	94	47	47	2,6	2,4	17,9	8
Totales					11,1	15,1	44

Flota MBO 500							
Sectores	Máximo de Pasajeros en el Sector	Pasajeros Sentados	Pasajeros de Pie	Índice de Ocupación	Distancia en km	Velocidad por Sector	Tiempo
El Recreo-Santo Domingo	140	36	104	5,2	3,5	16,0	13
Santa Clara- Plaza del Teatro	131	36	95	4,8	3,2	16,2	12
Colón- El Florón	88	36	52	2,6	2,0	14,8	8
Carolina- Estación Norte	89	36	53	2,7	2,4	20,5	7
Totales					11,1	16,6	40

Resultados Obtenidos Circuito C1**Hora Valle (Sentido Norte- Sur) CORREDOR CENTRAL TROLEBÚS**

Flota MBO 500							
Sectores	Máximo de Pasajeros en el Sector	Pasajeros Sentados	Pasajeros de Pie	Índice de Ocupación	Distancia en km	Velocidad por Sector	Tiempo
Estación Norte- Cuero y Caicedo	140	36	104	5,2	3,44	15,9	13
Cuero y Caicedo- Plaza del Teatro	131	36	95	4,8	3,48	16,1	13
Plaza del Teatro- Recoleta	88	36	52	2,6	1,66	12,5	8
Recoleta- El Recreo	89	36	53	2,7	2,74	23,5	7
Totales					11,3	16,6	41

Resultados Obtenidos Circuito E3**Hora Valle (Sentido Sur-Norte) CORREDOR ORIENTAL**

B10M							
Sectores	Máximo de Pasajeros en el Sector	Pasajeros Sentados	Pasajeros de Pie	Índice de Ocupación (Pasajeros de Pie/ Metro Cuadrado)	Distancia en km	Velocidad por Sector	Tiempo
Playón Marín- Casa de la Cultura	138	42	96	5,6	3,0	13,8	13
Casa de la Cultura- La Paz	151	42	109	6,4	2,1	18,0	7
La Paz- Naciones Unidas	141	42	99	5,8	2,1	17,7	7
Naciones Unidas- Terminal Río Coca	108	42	66	3,9	2,1	16,0	8
Totales					9,3	15,9	35

**Resultados Obtenidos Circuito E3
Hora Valle (Sentido Norte- Sur) CORREDOR ORIENTAL**

MBO 500							
Sectores	Máximo de Pasajeros en el Sector	Pasajeros Sentados	Pasajeros de Pie	Índice de Ocupación (Pasajeros de Pie/ Metro Cuadrado)	Distancia en km	Velocidad por Sector	Tiempo
Playón Marín- Casa de la Cultura	135	36	99	5,0	2,13	16,0	8
Casa de la Cultura- La Paz	142	36	106	5,3	1,5	15,0	6
La Paz- Naciones Unidas	134	36	98	4,9	2,66	14,5	11
Naciones Unidas- Terminal Río Coca	92	36	56	2,8	2,98	13,8	13
Totales					9,3	14,6	38



3. Informe sobre la instalación y forma de uso de los portabicicletas en el corredor oriental y central del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Personas del Distrito Metropolitano de Quito

Antecedentes

La Secretaría de Movilidad y la Empresa de Pasajeros con la finalidad de incentivar el uso de transporte alternativo en la ciudad, promover la intermodalidad y así disminuir contaminación ambiental, acordaron la instalación de portabicicletas en una parte de la flota troncal que opera en el corredor central y el oriental.

Los trabajos de instalación se realizaron luego de encontrar el diseño más adecuado que ocasione los menores inconvenientes en la operación





Se instalaron un total de 50 portabicicletas ubicados en las siguientes unidades:

Trolebús					
T001	T002	T003	T004	T060	T049
T057	T100	T085	T090	T056	T063
T067	T082	T076	T078	T081	T084
T091	T095	T097	T074	T105	T109
T113					

ARTICULADOS VOLVO B12M					
A002	A006	A009	A010	A016	A021
A023	A028	A037	A040	A053	A064
A075					

ARTICULADOS MB O-500					
M004	M005	M006	M007	M009	M020
M021	M026	M029	M031	M003	M035

Operación

Los portabicicletas empezaron a ser utilizados en el mes de septiembre de 2016 y tienen la siguiente funcionalidad:

- Aplica para traslados de estación a estación en el circuito uno del corredor central (Recreo – La Y) y E3 del corredor oriental (Río Coca – Marín Valle), el horario de uso del portabicicletas es durante toda la jornada de operación de los circuitos antes mencionados.
- No se pueden embarcar o desembarcar bicicletas en paradas intermedias por temas de seguridad y los tiempos que involucran estas maniobras.
- El uso de los portabicicletas no tiene costo adicional.
- Para hacer uso de este servicio se debe proceder de la siguiente manera:
 - Ingrese a una de las estaciones autorizadas (Recreo, La Y o Río Coca) con su bicicleta.

- Diríjase a la oficina de Servicio al Cliente y solicite ayuda del personal para ubicar la bicicleta en la unidad.
- Para evitar cualquier novedad en el trayecto es recomendable que el propietario de la bicicleta lleve su propio mecanismo para asegurar la bicicleta al portabicicletas instalado en la parte delantera de la unidad.
- El sitio de embarque de las bicicletas está ubicado en la parte posterior de los andenes, es decir en el lugar donde las unidades realizan los desembarques de usuarios al llegar a las estaciones.
- Una vez que la bicicleta se encuentre instalada en el portabicicletas el propietario de la misma puede subir a la unidad.
- Al arribar a la estación de destino, el propietario deberá solicitar ayuda al conductor de la unidad para poder sacarla del portabicicletas.

En las estaciones existen sitios de parqueadero de bicicletas y de esta manera se logra la intermodalidad. Se tienen parqueaderos en los siguientes sitios: Estación Recreo, Estación La Y, Estación Morán Valverde, Estación Río Coca, Estación Quitumbe, Parada Villa Flora, Estación Marín Central y Marín Valle.

- Solo para los días domingos está autorizado el traslado de bicicletas dentro de las unidades siempre y cuando exista el espacio suficiente sin generar molestias al resto de usuarios.



Cada portabicicletas tiene la capacidad de transportar dos bicicletas a la vez.

Instructivo para uso de portabicicletas:



Cicloparqueaderos:

La Y



Recreo



Río Coca



Marín Valle



Estación Morán Valverde



Parada Villa Flora



EPMPQ 260-2017

impreso por Alexandra Perez Salazar (sartieda@trolebus.gob.ec), 07/03/2017 - 15:25:40

Estado	abierto	Antigüedad	0 m
Prioridad	3 normal	Creado	07/03/2017 - 15:25:33
Cola	CONCEJO METROPOLITANO	Creado por	Perez Salazar Alexandra
Bloquear	bloqueado	Tiempo contabilizado	0
Identificador del cliente	EPMPQ		
Propietario	dcevallos (Diego Sebastian Cevallos Salgado)		

Información del cliente

Nombre: EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE
Apellido: TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO
Identificador de usuario: Alexandra Pérez Salazar
Correo: aperez@trolebus.gob.ec
Teléfono: 2665018
Fax: 2665023
Calle: Av. Maldonado S/N y Miguel Carrión
Ciudad: Quito
País: Ecuador

Artículo #1

De: "EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO" <aperez@trolebus.gob.ec>,
Para: CONCEJO METROPOLITANO
Asunto: EPMPQ 260-2017
Creado: 07/03/2017 - 15:25:33 por cliente
Tipo: teléfono
Adjunto: OFICIO_260.pdf (1.2 MBytes)

REMITE INFORME PARA COMISIÓN DE MOVILIDAD A EFECTUARSE EL 8 DE MARZO DE 2017.

ANEXO 4

Proyecto Metro de Quito, Subsistemas Integrados.



SISTEMA INTELIGENTE DE TRANSPORTE PUBLICO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO:

ANÁLISIS COMPARATIVO DE PROYECTOS PLANTEADOS POR METRO DE QUITO Y SECRETARÍA DE MOVILIDAD:

- SISTEMA INTEGRADO DE RECAUDO
- SISTEMA DE AYUDA A LA EXPLOTACION
- SISTEMA DE INFORMACION AL USUARIO



PROYECTO METRO DE QUITO

SUBSISTEMAS CONSIDERADOS

Plan de desarrollo del Sistema Integrado de Transporte público

Fase 1: Líneas troncales y líneas alimentadoras de los corredores

Corredores y líneas alimentadoras

- 3 corredores y líneas alimentadoras
- 646 vehículos
- Demanda de 900.000 pasajeros diarios promedio

Metro Quito

Fase 2: Subsistema Metro de Quito





Primera línea:

- 15 estaciones
- 18 trenes cada uno con 6 vagones
- 377.000 viajes por día



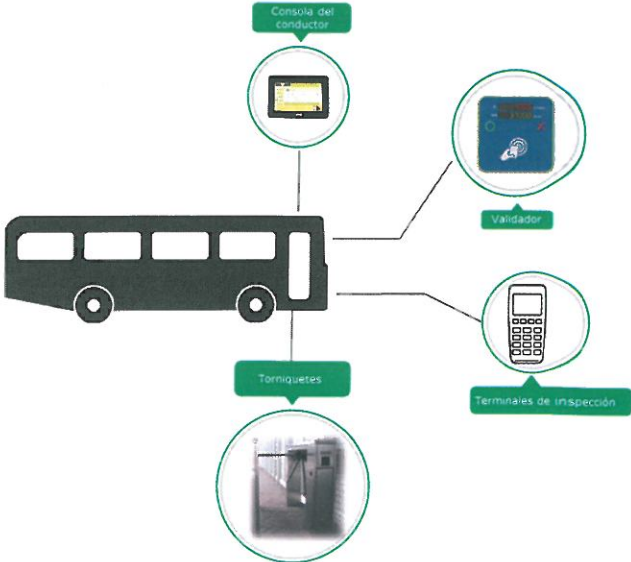
PROYECTO SECRETARÍA DE MOVILIDAD
SUBSISTEMAS CONSIDERADOS



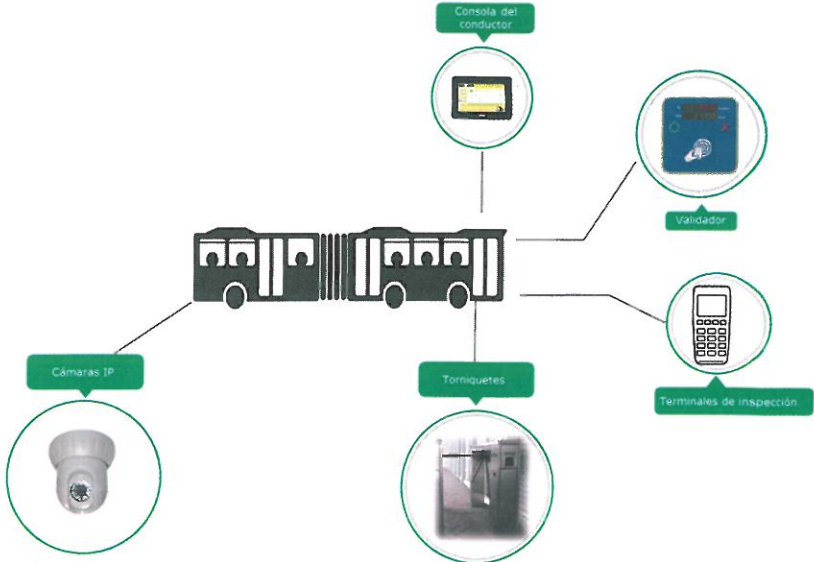
Plan de desarrollo del Sistema Integrado de Transporte público				
	Estado Actual	Fase 1: Ampliación inicial Corredores	Fase 2: Continuación de la ampliación	Fase 3: Introducción de Metro y Cable
Corredores 	<ul style="list-style-type: none"> • 5 corredores con 158 paradas • 322 vehículos articulados • 557 vehículos alimentadores • Demanda de 1.100.000 pasajeros diarios promedio • 4 patios • 13 terminales 	<ul style="list-style-type: none"> • 7 corredores con 182 paradas • 425 vehículos articulados • 780 vehículos alimentadores • Demanda de 1.400.000 pasajeros diarios promedio • 4 patios • 16 terminales 	<ul style="list-style-type: none"> • 7 corredores con 182 paradas • 425 vehículos articulados • 825 vehículos alimentadores • Demanda de 2.138.700 pasajeros diarios promedio • 4 patios • 16 terminales 	<ul style="list-style-type: none"> • 7 corredores con 182 paradas • 425 vehículos articulados • 825 vehículos alimentadores • Demanda de 2.138.700 pasajeros diarios promedio • 4 patios • 16 terminales
Transporte Colectivo 	<ul style="list-style-type: none"> • 1,802 vehículos urbanos • 320 vehículos inter-parroquiales • 35 vehículos intra-parroquiales • Demanda de 2.800.000 pasajeros diarios promedio • 5 patios • 16 terminales 	<ul style="list-style-type: none"> • 1579 vehículos urbanos • 320 vehículos inter-parroquiales • 35 vehículos intra-parroquiales • Demanda de 2.500.000 pasajeros diarios promedio • 5 patios • 16 terminales 	<ul style="list-style-type: none"> • 1534 vehículos urbanos • 320 vehículos inter-parroquiales • 35 vehículos intra-parroquiales • Demanda de 1.761.300 pasajeros diarios promedio • 5 patios • 16 terminales 	<ul style="list-style-type: none"> • 1534 vehículos urbanos • 320 vehículos alimentadores inter-parroquiales • 35 vehículos intra-parroquiales • Demanda de 1.761.300 pasajeros diarios promedio • 5 patios • 16 terminales
Quito-cables 				<ul style="list-style-type: none"> • 4 líneas • 13 paradas • 19145 viajes diarios
Metro Quito 				Primera línea: <ul style="list-style-type: none"> • 15 estaciones • 18 trenes cada uno con 6 vagones • 377.000 viajes por día

PROYECTO METRO DE QUITO
BIENES Y EQUIPOS REQUERIDOS

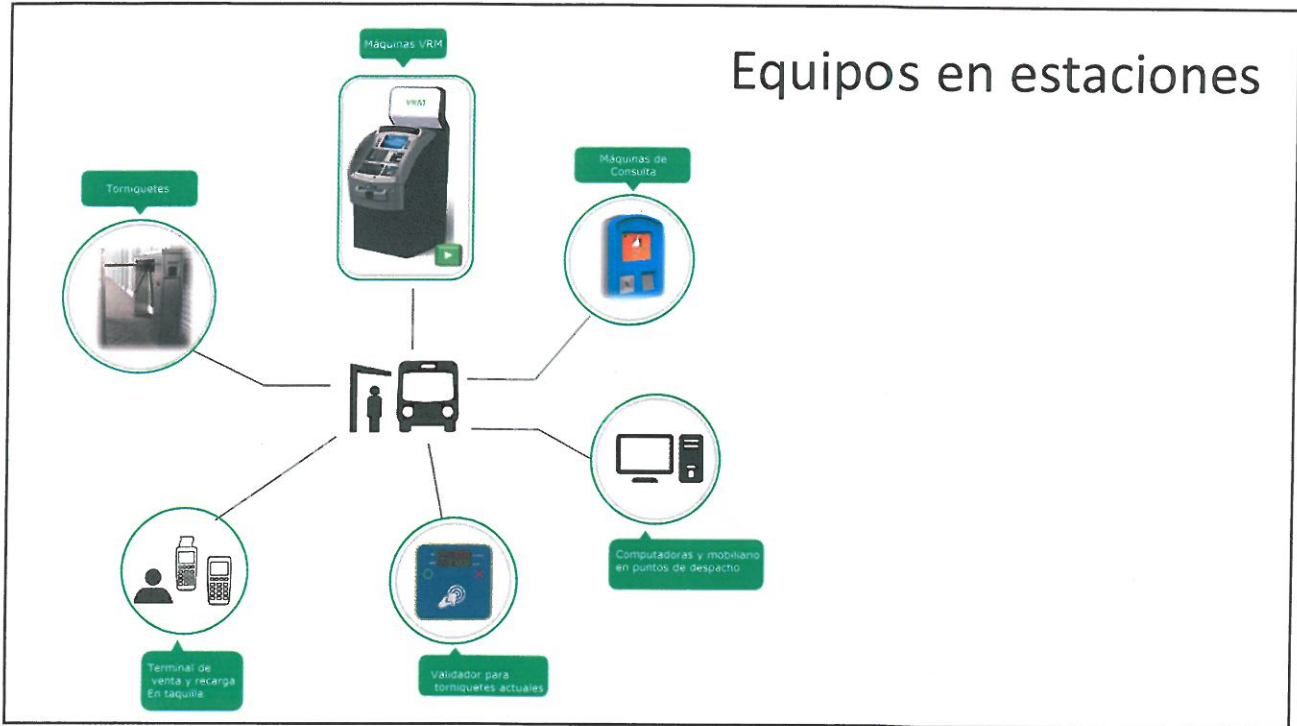
Equipos a bordo de buses de Alimentadores



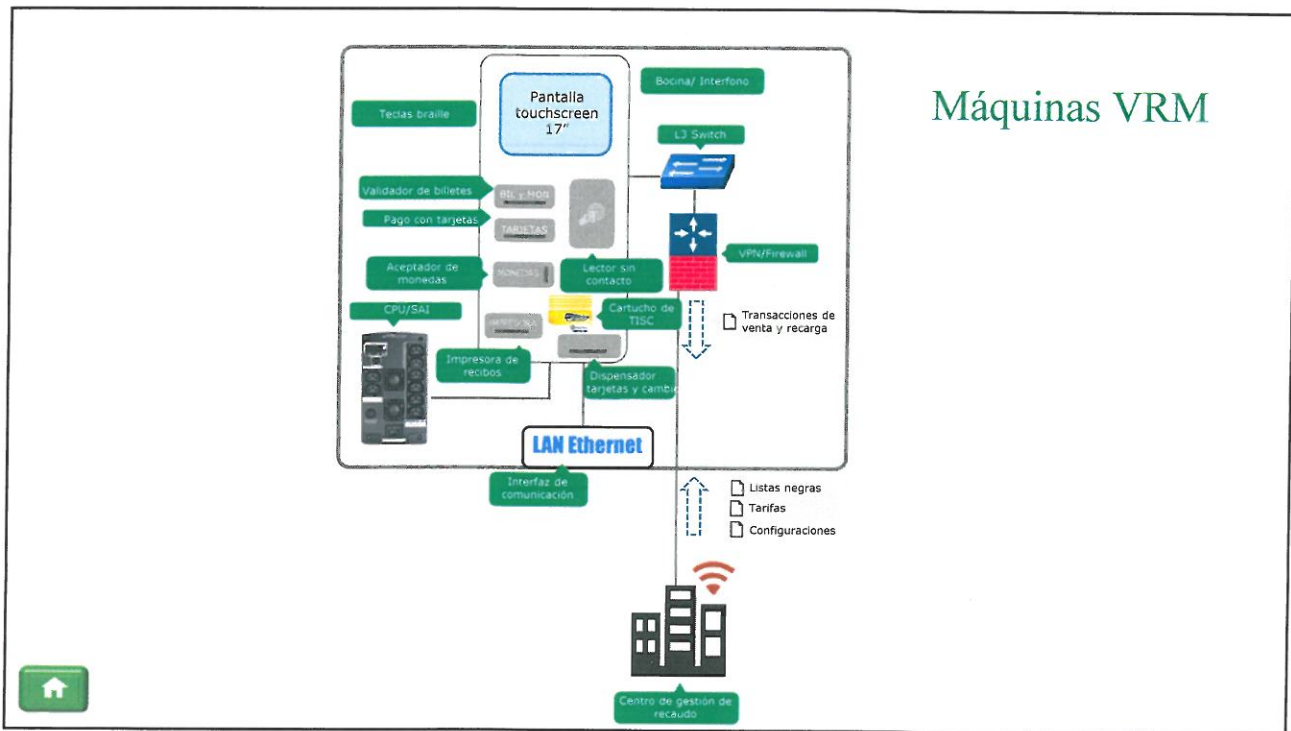
Equipos a bordo de buses Troncales

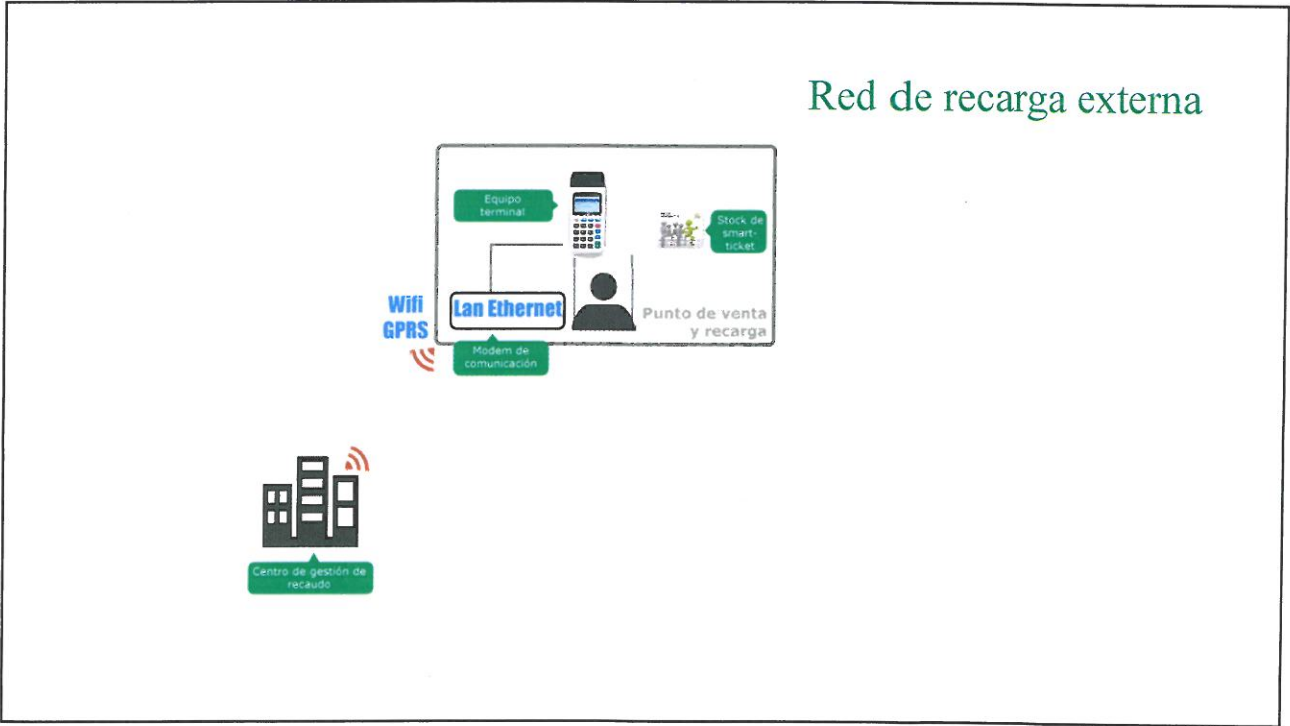
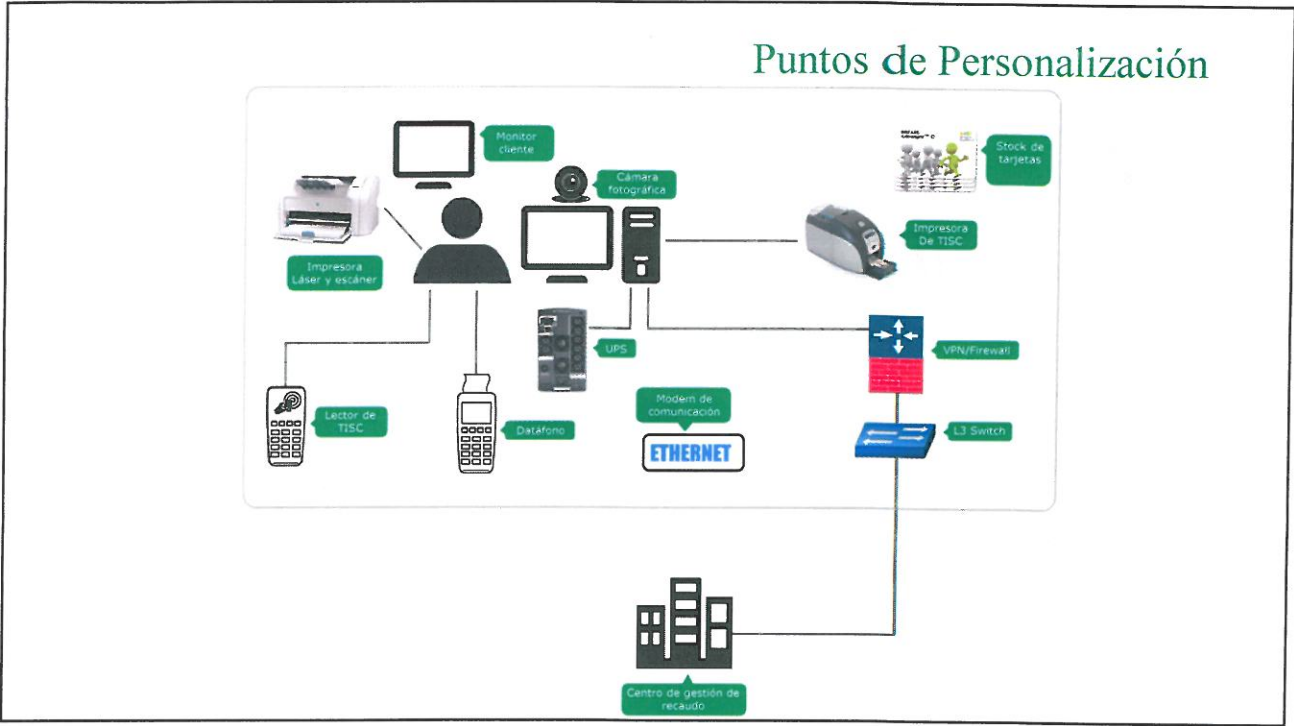


Equipos en estaciones



Máquinas VRM

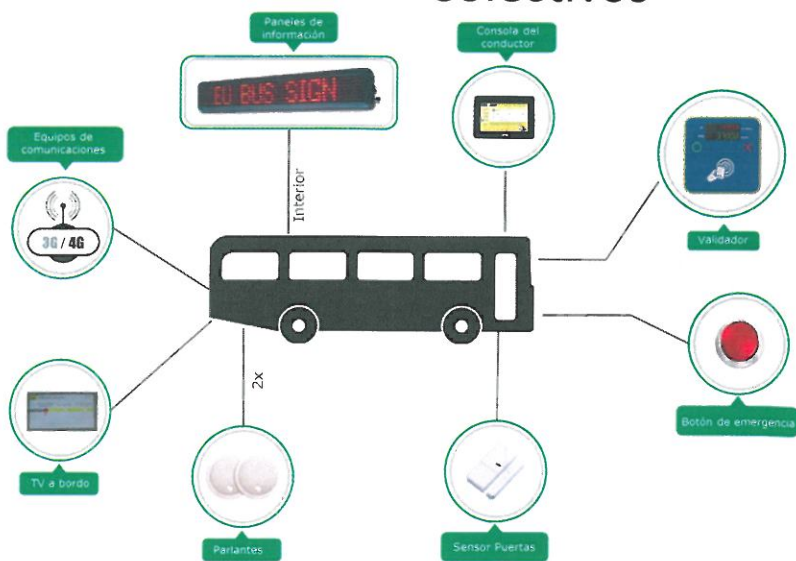


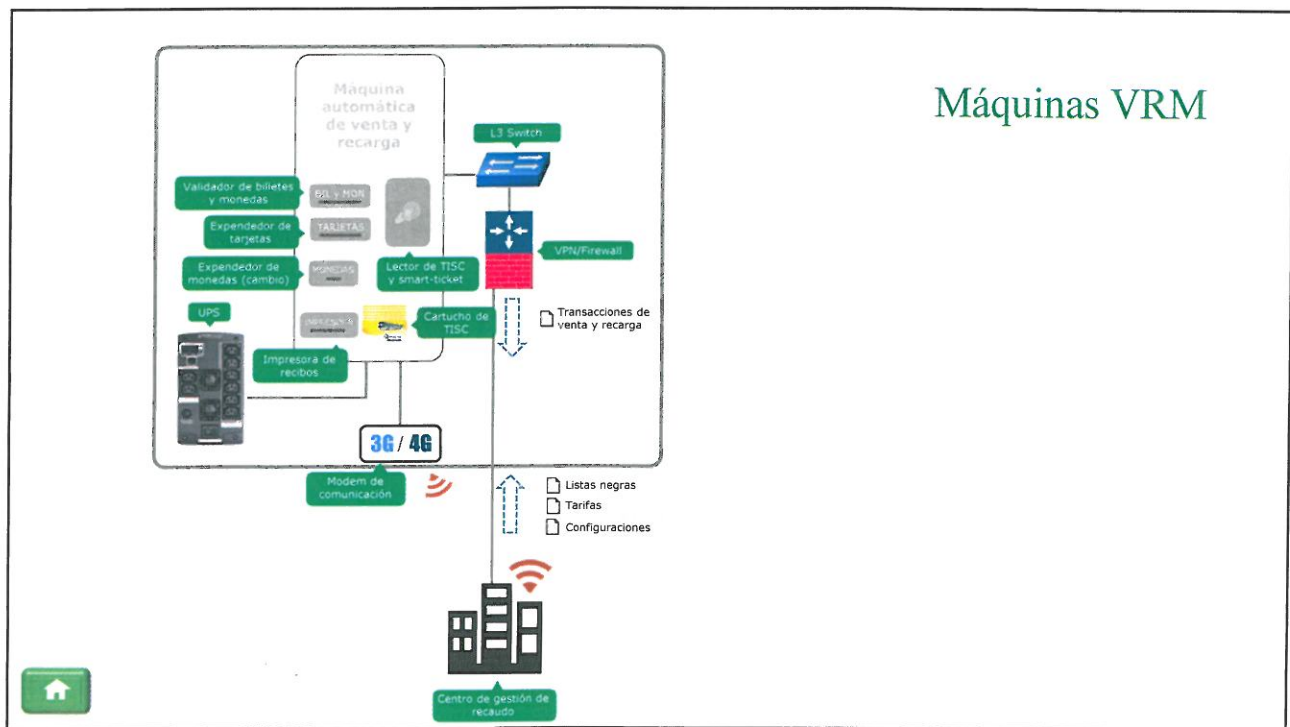


PROYECTO SECRETARÍA DE MOVILIDAD

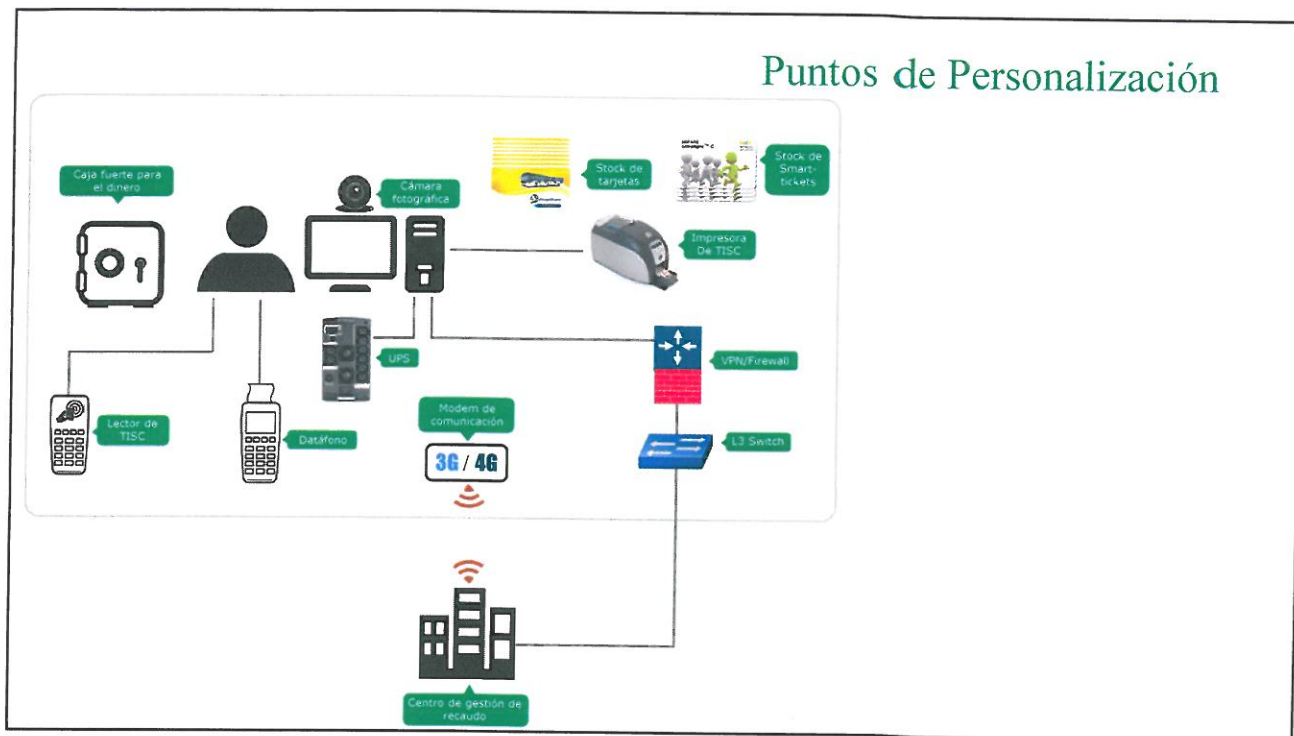
BIENES Y EQUIPOS REQUERIDOS

Equipos a bordo de buses Alimentadores y Colectivos

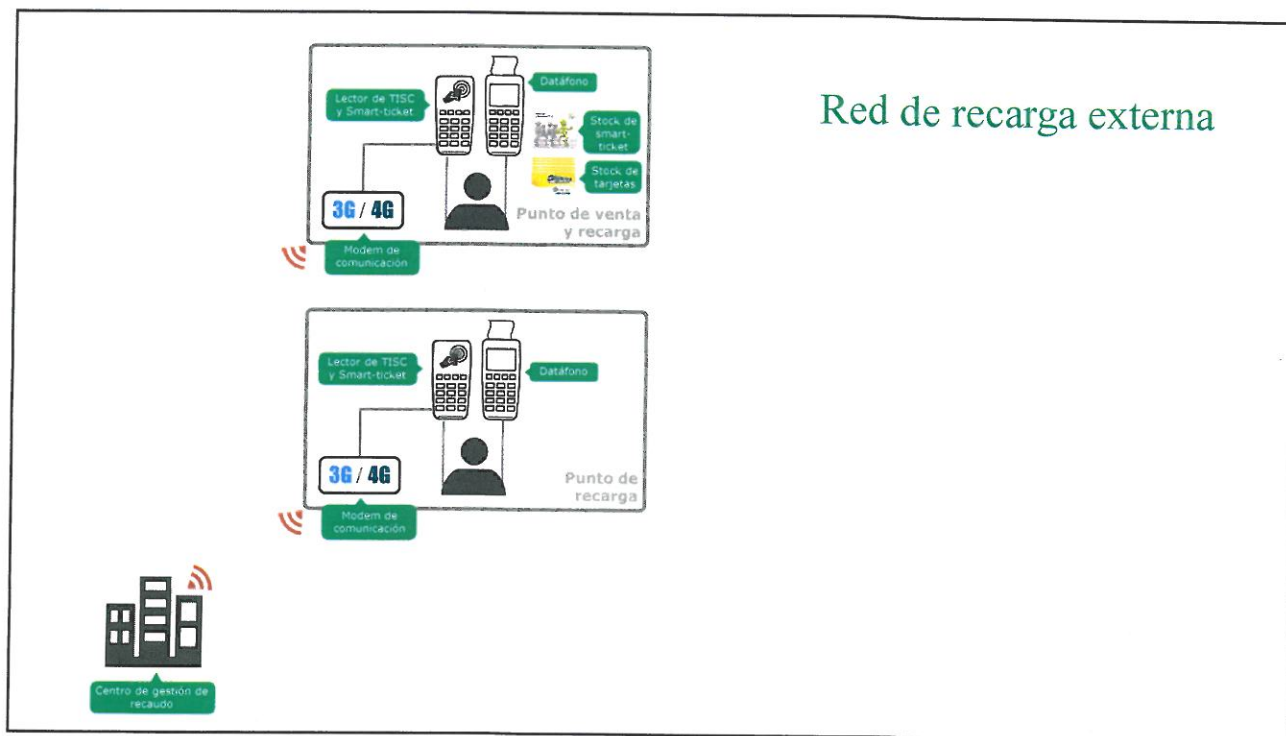




Puntos de Personalización



Red de recarga externa





PROYECTO METRO DE QUITO
PRESUPUESTO



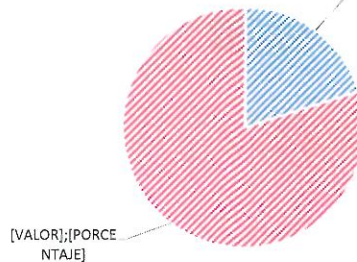
CONTROL Y VENTA DE TITULOS DE TRANSPORTE METRO	6.274.969,39
Estación Quitumbe	266.905,86
Estación Moran Valverde	157.238,28
Estación Solarisa	170.236,42
Estación El Calzado	175.485,51
Estación El Recreo	257.171,07
Estación La Magdalena	229.705,23
Estación San Francisco	348.854,45
Estación La Alameda	301.287,18
Estación El Ejido	284.900,55
Estación Universidad Central	239.563,90
Estación La Pradera	150.643,59
Estación La Carolina	172.860,97
Estación Misquito	219.207,10
Estación Ipiitapa	175.609,99
Estación El Labrador	385.809,33
Puesto Control Centralizado	1.671.447,33
Puesto de Atención al Cliente	584.587,35
Sistema de Inspección	503.454,65

SISTEMA INTEGRADO DE RECAUDO	24.952.430,50
Equipos para autobuses alimentadores y troncales	5.190.600,9786
Equipos de recarga en tiendas externas	927.581,2758
Equipos de validación en estaciones	8.173.919,0454
Equipos de credencialización	663.229,2626
Equipamiento Oficinas centrales	28.366,1468
Sistema Central de Recaudo	654.212,5800
Sistema Global de Administración	662.226,7786
Tarjetas inteligentes y Software	3.523.394,8569
Diseños específicos y otros servicios	2.947.814,5253
Servicios auxiliares Corredor Central Trolebús	712.551,8350
Servicios Auxiliares Corredor Central Norte	1.217.392,1884
Servicios Auxiliares Corredor Alonso de Angulo	194.311,1117
Interconexiones con Centro de Procesamiento de Datos	56.819,9188

CONTROL Y VENTA DE TITULOS DE TRANSPORTE	\$ 31.227.399,89
CONTROL Y VENTA DE TITULOS DE TRANSPORTE METRO	\$ 6.274.969,39
SISTEMA INTEGRADO DE RECAUDO	\$ 24.952.430,50

CONTROL Y VENTA DE TITULOS DE TRANSPORTE

CONTROL Y VENTA DE TITULOS DE TRANSPORTE METRO SISTEMA INTEGRADO DE RECAUDO
[VALOR]; [PORCENTAJE]





PROYECTO SECRETARÍA DE MOVILIDAD
PRESUPUESTO

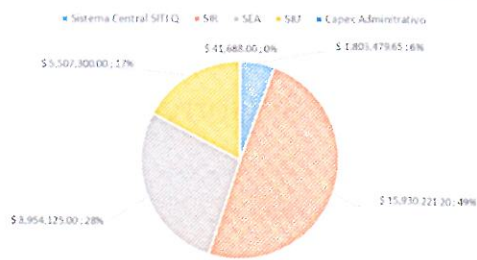


Supuestos de Proyecciones

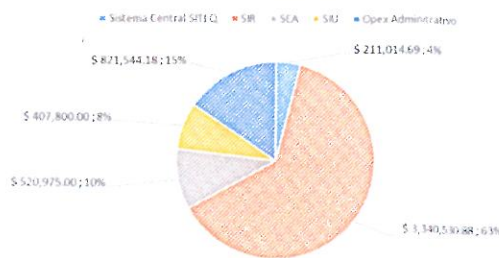
Variable	Valor
Plazo del proyecto (años)	10
Plazo de la deuda (años)	7
Ingresos por pasajero requeridos	\$ 0.038

Fase 1: Corredores

CAPEX



OPEX ANUAL



TIR=20%

Capex total fase 1: USD 32,192,125.85

