



*Analía Ledesma García*  
CONCEJALA METROPOLITANA DE QUITO

**Oficio Nro. GADDMQ-DC-ACLG-2020-0263-O**

**Quito, D.M., 23 de abril de 2020**

**Asunto:** Sr. Jorge Yáñez Venegas - Presidente de UNITRANS-Q solicita ser recibido en Comisión de Movilidad

Señor Doctor  
Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo  
**Concejal Metropolitano**  
**GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**  
En su Despacho

De mi consideración:

Con un atento saludo me permito dirigir a usted, con el propósito de remitir el pedido realizado por vía electrónica de fecha 17 de abril de 2020, suscrito por el señor Jorge Yáñez Venegas, presidente de UNITRANS-Q, quien en relación Medidas de Mitigación para el Reinicio de las Operaciones de Movilidad Post Cuarentena, explicadas en la Comisión de Movilidad el 8 de abril de 2020, solicita: “...*ser recibidos en comisión general la próxima sesión de esta Comisión para ampliar la explicación y hacer de conocimiento de los demás señores Concejales miembros de este cuerpo edilicio nuestro punto de vista...*”.

En virtud de lo anteriormente expuesto, remito el oficio antes citado, a fin de que se sirva considerarlo para una próxima sesión de la Comisión de Movilidad, la cual usted tan dignamente preside.

Le reitero mis sentimientos de más alta estima y compromiso de trabajar de manera incansable por todos los quiteños y el engrandecimiento de nuestra ciudad.

Enamórate de Quito,

*Documento firmado electrónicamente*

Mgs. Analía Cecilia Ledesma García  
**CONCEJALA METROPOLITANA**



*Analia Ledesma García*  
CONCEJALA METROPOLITANA DE QUITO

**Oficio Nro. GADDMQ-DC-ACLG-2020-0263-O**

**Quito, D.M., 23 de abril de 2020**

Anexos:

- Pedido Sr. Jorge Yanez UNITRANS-Q.pdf

Copia:

Señora Abogada  
Damaris Priscila Ortiz Pasuy  
**Secretaria General del Concejo (E)**

Señor  
Jorge Anibal Yáñez Venegas  
**Presidente**  
**UNITRANS-Q**

Mgs.  
 Analia Ledesma  
 CONCEJAL E INTEGRANTE DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD DEL MDMQ  
 Presente -

El suscrito, representante de la Unión de Operadoras de Transporte de Quito UNITRANS-Q; ante las Medidas de Mitigación para el Reinicio de las Operaciones de Movilidad Post Cuarentena, explicadas en la Comisión de Movilidad del 8 de abril de 2020, consideramos necesario hacer de su ilustrado conocimiento nuestro punto de vista para que se tomen las mejores decisiones, para la sociedad Quiteña

1. En el proceso de Estructura Tarifaria, cuyos resultados han sido expuestos en el Seno de la Comisión que usted integra y el pleno del Concejo Metropolitano, se han expuesto datos oficiales para realizar el cálculo de la tarifa técnica que generaría equilibrio financiero y garantizaría el nivel de servicio del Sistema de Transporte Público de la ciudad.  
 Entre estos datos es importante citar la cantidad de pasajeros bus día (965); días mes operados por bus (28); tarifa ponderada (0,225); Kilómetros día bus (194) y costo técnico del kilómetro de un bus (1,49).

El dato de pasajeros y la tarifa actual determinan que los ingresos de un bus hasta el 16 de marzo del presente año eran como se resumen en el Cuadro 1.

**Cuadro 1 Ingresos bus día sub sistema convencional**

INGRESOS ACTUALES SEGÚN MODELO DE SECRETARÍA DE MOVILIDAD	
PAX DÍA	965
TARIFA AUTORIZADA	0,25
TARIFA PONDERADA	0,22
<b>INGRESOS DIARIOS HASTA 16 MARZO</b>	<b>212,30</b>
DÍAS MES	28
INGRESO MES	5.944,40
KM DÍA	194,00
KM MES	5.432,00
VALOR KM PROMEDIO QUE PRODUCE A BUS HASTA 16 MARZO	1,094

Fuente: Datos públicos Secretaría de Movilidad

Elaboración: propia

Como podrá evaluar existe un déficit del costo km de 0,396 ctvs. de dólar por cada km. (1,49-1,094); lo que representa un 27% de déficit para llegar al valor del costo técnico; que por hoy lo cito como antecedente.

2. Según los expertos sanitarios consideran al Transporte Público, el medio de propagación de la epidemia, por el alto grado de hacinamiento, en tal probidad concordamos con medidas por las cuales se evite el contacto de los usuarios, más nos preocupa la continuidad del servicio que moviliza a los ciudadanos por las siguientes razones:
  - a. **Escenario 1 Utilización del 50% de la capacidad del bus (solo sentados).**  
 En este escenario la distancia entre los usuarios será mayor a 60 centímetros, lo cual, en un contexto optimista generaría una demanda diaria de 483 pasajeros por bus (dato necesario para cálculo de ingresos que cubren costos operativos).  
 En el Cuadro 2 se detalla la proyección de ingresos en este escenario



**Cuadro 2: Proyección de Ingresos con decisión buses solo sentados**

ESCENARIO SOLO SENTADOS 50% CAPACIDAD TARIFA 25 CTVS	
PAX DÍA PROYECCIÓN OPTIMISTA 50% DEMANDA HASTA 16 MAR	483
TARIFA AUTORIZADA	0,25
TARIFA PONDERADA	0,225
<b>INGRESOS DIARIOS ESCENARIO 1</b>	<b>108,68</b>
DÍAS MES	28
INGRESOS MES	3.042,90
KM DÍA (SE ESTIMA INCREMENTO 14%)	221,71
KM MES	6.207,88
VALOR KM PROMEDIO QUE PRODUCIRIA BUS	0,490
<b>DEFICIT DÍA COMPARADO CON INGRESOS ANTES 16 MARZO</b>	<b>103,63</b>
DEFICIT MES A COMPENSAR ESTADO GARANTIZAR SERVICIO	2.901,50
DEFICIT POR CADA KM OPERADO	0,47
PRODUCTIVIDAD BUS KM CUBRIENDO DEFICIT	0,96
APORTE POR KM OPERADOR PRIVADO CONVENCIONAL	0,14
	12,50%

Fuente: Datos públicos Secretaría de Movilidad y estimaciones propias de demanda  
Elaboración: propia

Como puede observar con los datos propuestos se proyectó los ingresos con un incremento del 14% en los kilómetros diarios por la posible gestión y creación de carriles solo bus que ayudarían a cubrir la demanda de la ciudad (de 194 a 221,71).

Comparando los resultados obtenidos con los ingresos que tenía un bus antes del 16 de marzo (expuesto en el Cuadro 1), se observa que el flujo de caja que soporta y garantiza el servicio, tiene un déficit que asciende a 2.901,50 dólares mensuales, los cuales si fuesen subsidiados o compensados por la autoridad, generarían una productividad de un bus por kilómetro de 0,96 ctvs. de dólar, lo cual significa un aporte o contribución del sector del 12,50% de los ingresos por kilómetro que se recibía hasta el 16 de marzo de 2020 (ingresos por Kilómetro descienden de 1,094 a 0,96)

**b. Escenario 2 Utilización del 58% de la capacidad del bus (sentados con máximo 12 parados)**

En este escenario la distancia entre los usuarios será en promedio mayor a 35 centímetros, y en un escenario optimista la demanda diaria llegaría a 600 pasajeros por bus.

En el Cuadro 3 se detalla la proyección de ingresos en este escenario

**Cuadro 3: Proyección de Ingresos con decisión buses al 58% de capacidad**

ESCENARIO SOLO SENTADOS 58% CAPACIDAD TARIFA 25 CTVS	
PAX DÍA PROYECCIÓN OPTIMISTA 58% DEMANDA ACTUAL	600
TARIFA AUTORIZADA	0,25
TARIFA PONDERADA	0,225
<b>INGRESOS DIARIOS ACTUALES</b>	<b>135,00</b>
DÍAS MES	28
INGRESOS MES	3.780,00
KM DÍA (SE ESTIMA INCREMENTO 14%)	221,71
KM MES	6.207,88
VALOR POR KM PROMEDIO QUE PRODUCIRIA BUS	0,609
<b>DEFICIT DÍA A INGRESOS ACTUALES</b>	<b>77,30</b>
DEFICIT MES A COMPENSAR ESTADO GARANTIZAR SERVICIO	2.164,40
DEFICIT POR CADA KM OPERADO	0,35
PRODUCTIVIDAD BUS KM CUBRIENDO DEFICIT	0,96
APORTE POR KM OPERADOR CONVENCIONAL	0,14
	12,50%

Fuente: Datos públicos Secretaría de Movilidad y estimaciones propias de demanda  
Elaboración: propia



En esta opción se proyectó los ingresos diarios con el incremento de kilómetros por la posible creación de carriles solo bus, y se cotejó los resultados con la base de los ingresos de antes del 16 de marzo (Cuadro 1); se observa que el déficit del flujo de caja asciende a 2.164,40 dólares mensuales, que igualmente si fuesen compensados por la autoridad generarían una productividad de un bus por kilómetro de 0,96 ctvs. de dólar, generándose como en el caso anterior un aporte o contribución del sector del 12,50% de los ingresos por kilómetro que se recibía hasta el 16 de marzo de 2020.

3. Por lo expuesto solicitamos que la información y cálculos presentados, permitan ser equiparados con los datos y cálculos expuestos en la reunión del 8 de abril de 2020, para que una vez verificado el eminente colapso del flujo de caja del Sub Sistema de Transporte Público Convencional, delegado al sector privado que moviliza el 60% de los viajes de Quito; se analice la viabilidad de generar el presupuesto necesario para subsidiar o compensar a cada usuario, de forma directa o canalizado por los prestadores de servicio, o a su vez se tome la decisión de ajustar el valor que paga cada usuario, hasta por lo menos alcanzar los ingresos que tenía el sector antes del 16 de marzo de 2020.
4. De igual manera por moción del Sr. Concejal Eduardo del Pozo sobre el Sistema Integral de Recaudo SIR, manifiesto que en reiteradas ocasiones desde la anterior administración hemos solicitado la arquitectura o norma para la implementación del SIR; en esta ocasión ratificamos y volvemos a solicitar esta información para en el corto plazo instalar o poner en vigencia el recaudo electrónico, ya que es la única forma de cambiar el modelo de gestión en lo relacionado al reconocimiento del operador del servicio para llegar al pago por kilómetro a cada bus. Dejando constancia que se requerirá de la conformación del ente u organismo que administre, recaude y distribuya estos ingresos, debiendo ser un ente totalmente autónomo e independiente
5. Por todo lo expuesto solicitamos al Dr. Santiago Guarderas, Presidente de la Comisión de Movilidad, ser recibidos en comisión general la próxima sesión de esta Comisión para ampliar la explicación y hacer de conocimiento de los demás señores Concejales miembros de este cuerpo edilicio nuestro punto de vista.

Notificaciones, las recibiremos al correo electrónico [jorgeyanez@translatinos.com](mailto:jorgeyanez@translatinos.com)

Atentamente

  
Jorge Yáñez Váñez  
PRESIDENTE UNITRANS-Q  
0992009367