



CONFORMADA POR
EL CPCCS SEGÚN
ART. 207 Y 208 DE LA
CONSTITUCIÓN

VEEDURÍA PARA LA DETERMINACIÓN DEL MODELO TARIFARIO EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO



2020-11-09

VMT-DMQ-20-054

Doctor
Jorge Yunda
Alcalde

Doctor
Santiago Guarderas
Vicealcalde

Señores
Concejales
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Ingeniera
Sofía Almeida
Presidenta CPCCS

ASUNTO:

VEEDURIA PROPONE NO SUBIR LA TARIFA DE LOS BUSES HASTA QUE NO HAYA ESTUDIOS ACTUALIZADOS

La Veeduría para la Determinación del Modelo Tarifario en el DMQ ha insistido en que la información requerida sea transparente y oportuna, lo cual no ha ocurrido, para emitir un informe sustentado que refleje el valor real por el servicio de transporte público.

Debo expresar mi preocupación por los conflictos de intereses que intervienen en las decisiones de Movilidad y no me refiero solamente a los funcionarios que, por coyunturas políticas, hoy se encuentran en altos cargos, sino también de funcionarios de carrera de varias Instituciones municipales, que durante años han sido actores, cómplices y encubridores del descalabro en el que hoy vive el Transporte Público de la ciudad.

Buses y articulados sin matrículas, sin revisión técnica vehicular, correteos, incumplimiento de horarios, ausencia de la caja común y muchas otras infracciones que la autoridad debió sancionar y no lo hizo. No lo hizo porque junto a la autoridad se encuentran malos funcionarios que obstaculizan los controles y fiscalización al transporte público.

La Ordenanza que se analiza establece la tarifa de \$0.35 para buses convencionales, hasta \$1.15 en buses Combinados y Rurales; tarifas al aeropuerto más altas que algunos pasajes intra provinciales llegando hasta \$2.46, superior a lo que un ciudadano pagaría por dirigirse a Machachi o Cayambe.

Para el METRO se establece un valor de \$0.45, llegando a \$0.60 cuando se producen integraciones. DEBO SE ENFÁTICO, ESTOS VALORES NO CUENTAN TRANSPARENTEMENTE CON LOS RESPALDOS DE ALGUNOS COMPONENTES ESTRATÉGICOS DEL COSTO Y DE LA DEMANDA.

Por ejemplo, revisando documentos de la Propuesta Normativa Final, el Anexo 3.8-Urbano NO indica que el valor de la tarifa es \$0.35. Además, este valor no es real; es el resultado de valores inflados y mal calculados. El Anexo determina que el número de pasajeros por unidad en 10 años sería de 3'203.956 y que el costo operacional en este mismo período es de \$941.258.

El Anexo no lo determina con claridad, pero se adiciona un valor de \$119.251,54 al costo de operación que debe ser explicado por la Secretaría de Movilidad, lo que incrementa el costo total a \$1'060.509,44 por lo que, aplicando la fórmula que establece la Ordenanza tendríamos un valor

"Las Veedurías constituyen entidades ciudadanas independientes del Consejo de Participación Ciudadana y Control Social Art. 7 Reglamento"
"Esta Veeduría Ciudadana fue aprobada y acreditada por el CPCCS a través de la Resolución N. CPCCS-SNCS-2020-0015- RES de 03 de marzo de 2020"



CONFORMADA POR
EL CPCCS SEGÚN
ART. 207 Y 208 DE LA
CONSTITUCIÓN

VEEDURÍA PARA LA DETERMINACIÓN DEL MODELO TARIFARIO EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO



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

$$\text{Tarifa técnica} = \frac{\$1'060.509,44}{3'203.956} = 0.331$$

Alguien debe explicar cómo es que la tarifa inicia en \$0.31 en el año 1 y luego en el año 10 llega a \$0.35. Se colige entonces rápidamente que han redondeado la tarifa para facilitar el cobro, pero al revés, en beneficio de los operadores y no de los usuarios del transporte. Hay que recordar que el promedio de 10 años es de \$0.331.

Para buses urbanos se determina que el crecimiento de la demanda es del 1% al año. Sin embargo, se evidencia lo sensible que son los valores de demanda y los costos mensuales de operación del bus, pero en los documentos no hay los sustentos respectivos.

NO ES CLARO POR QUÉ EL CRECIMIENTO DE LA DEMANDA ES APENAS DEL 1%, CUANDO TODO HACE PREVEER QUE EL CRECIMIENTO PUEDE SER 2% O MÁS Y LA TARIFA BAJARÍA

El servicio de transporte privado es público y la tarifa debe buscar el equilibrio entre el buen servicio a los usuarios, su capacidad de gasto y el beneficio de los operadores. En esta ordenanza prima el beneficio a los operadores.

En el Anexo se determina que el número de pasajeros por bus es de 966, según datos de la consultoría del 2017, sin que se haya actualizado estos valores por parte de la Secretaría de Movilidad, sin embargo, hay que recordarles que en el 2012 ya se pudo determinar que algunas rutas del CCN sobrepasaban los 1300 pasajeros por día.

Otros componentes como el mantenimiento de los buses tienen valores inflados. Señores CONCEJALES, revisen estos montos y se sorprenderán ver el valor del aceite de motor a \$18 dólares por galón. La empresa consultora cotizó en un almacén al menudeo, es decir, el precio individual de un galón, no el precio comprado en tanques de 50 o 55 galones en compras por mayor, donde el precio real es de \$9 dólares o menos. Este no es un simple valor, se trata de un insumo de utilización frecuente y como observan en el mismo Anexo se indica el uso de 7 galones por bus cada 5.000 Km. Esto sólo como un ejemplo de la forma en que han inflado costos.

En relación a valores mal calculados podría referirme a lo que se establece en relación a las llantas del BUS TIPO. El Anexo determina el uso de 10 llantas, 6 nuevas y 4 reencauchadas cada 46.000 Km, cuando en realidad un bus tipo opera con 6 llantas.

Un tema complejo que no se logra dilucidar es el cronograma de reposición de buses porque en el Anexo, aparece como que TODA la flota se va a renovar el mismo día que se sube la tarifa, y esto simplemente no es posible, no existe la capacidad técnica, de fabricación o financiera para renovar 1659 buses de esta forma. Cuando se calcula una renovación del 10% anual el TIR (Tasa Interna de Retorno) cambia drásticamente hacia arriba, es decir, permitiría reducir el valor de la tarifa.

Todos estos valores me hacen pensar que intencionalmente se han inflado estos costos para que la tarifa inicie en \$0.31, pero se le asigne directamente \$0.35.

Sorprende aún más los cálculos de las tarifas de combinados y rurales, que en los documentos Anexo 3.6-Tipo y Anexo 3.7-Rural el crecimiento de la demanda es CERO, ¿será acaso que los usuarios que utilizan el transporte en estos lugares no aumentan? ¿qué pasa con el impresionante crecimiento poblacional de sectores como Carapungo, Marianitas, Calderón, Pomasqui, entre otros, ¿o no han leído las publicaciones del INEC?

Se ha revisado el documento "INFORME DE CÁLCULO DE TARIFA PARA LA PRIMERA FASE DE OPERACIÓN DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO"

"Las Veedurías constituyen entidades ciudadanas independientes del Consejo de Participación Ciudadana y Control Social Art. 7 Reglamento"
"Esta Veeduría Ciudadana fue aprobada y acreditada por el CPCCS a través de la Resolución N. CPCCS-SNCS-2020-0015- RES de 03 de marzo de 2020"



CONFORMADA POR
EL CPCCS SEGÚN
ART. 207 Y 208 DE LA
CONSTITUCIÓN

VEEDURÍA PARA LA DETERMINACIÓN DEL MODELO TARIFARIO EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO



año en aranceles, ¿será que el METRO está importando lo mismo cada año?, es probable, pero no se han presentado los sustentos de estos costos para determinar la veracidad de los casi 45 millones de dólares que costará la operación, sin embargo, se puede adelantar que la demanda con la que se calcula también es estática.

En los costos utilizan el promedio de 4 años, pero en la demanda sólo se utiliza la del primer año, por lo que la tarifa técnica se determina en \$0.49, pero al considerar la demanda promedio de los 4 años, se establece que la tarifa es de \$0.41 por lo que evidentemente algo no cuadra, los valores no son correctos.

Podría extenderme con los múltiples problemas que tienen los documentos presentados, pero este no es el momento por el limitado tiempo de esta intervención.

Debo expresar, ANTE EL CONCEJO METROPOLITANO, MI RECHAZO AL AUMENTO DE TARIFAS POR NO TENER SUSTENTO TÉCNICO COMPLETO que justifiquen transparentemente los valores que se van a imponer a la ciudadanía.

Mi rechazo no es a la mejora de la calidad del servicio, es más, estoy de acuerdo en que los operadores primero firmen las Adendas a los actuales Contratos de Operación, donde existan mecanismos serios de control para que cumplan obligaciones, derechos y garanticen la calidad del servicio para el bienestar de los usuarios si se pretende incrementar el valor de la tarifa.

A este proyecto de ordenanza se le debe agregar en los "Elementos y sujetos de la integración" una entidad externa a la Secretaría de Movilidad, AMT, EPMMOP, etc., cuya finalidad sea una AUDITORÍA EXTERNA PERMANENTE a todos los actores involucrados en la prestación del servicio, incluidas las instituciones que deben controlar y fiscalizar al transporte público, esto porque hay Funcionarios en todas las actuales Instituciones municipales que tienen claros intereses a favor o en contra de las operaciones de transporte.

La exposición de motivos indica: "la tarifa desde el 2003 no ha sido revisada por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito" lo cual es falso. El Municipio ha revisado en dos ocasiones y, como resultado ha entregado subsidios directos a operadores privados cuyo monto asciende a 75 millones de dólares, en las dos entregas que los denominaron, planes de Fortalecimiento de la Calidad del Servicio, los transportistas se comprometieron a mejorar la calidad, y preguntémosnos si esto realmente se cumplió.

Los ciudadanos hemos pagado mucho más de 75 millones de dólares sin que la calidad del servicio mejore, más aún, recordemos la ANT en el 2013 también entregó decenas de millones de dólares en subsidios a los operadores, en otro plan de Mejora de la Calidad del Servicio, tampoco hubo mejoras.

Es necesario que la Contraloría General del Estado acelere las auditorías pendientes sobre los sistemas de transporte público y movilidad en cuanto tiene relación a los subsidios y al METRO. Nadie puede dudar que hubo negociados escandalosos en la construcción del METRO y si no, preguntemos a Odebrecht su criterio. DESCARADOS.

Por esto mi preocupación y decisión de representar, técnica y transparentemente, el interés ciudadano para que las experiencias negativas del pasado no se repitan. PRIMERO DEBEN ASEGURARSE TODOS LOS MECANISMOS QUE GARANTICEN EL CUMPLIMIENTO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO Y LUEGO CUALQUIER INCREMENTO DEBE TENER DATOS TRANSPARENTES Y SUSTENTADOS.

Un aspecto positivo de esta ordenanza es la realización de concursos públicos para asignar las rutas y frecuencias, esto constituirá un hito en la Política Pública de Movilidad, ya que, con estos concursos debe derogarse el artículo IV.2.39 del Código Municipal que determina la no afectación de cupos de



CONFORMADA POR
EL CPCCS SEGÚN
ART. 207 Y 208 DE LA
CONSTITUCIÓN

VEEDURÍA PARA LA DETERMINACIÓN DEL MODELO TARIFARIO EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO



transparente entre empresas que brinden mejores condiciones para el usuario y la ciudad. La actual propuesta de Ordenanza no deroga este concepto.

Es importante resaltar la exclusión de estos concursos públicos al TROLEBÚS, ya que, por muchos es conocido que intereses privados quieren operar este corredor tan apreciado por los ciudadanos.

Sin duda la Empresa de Pasajeros debe mejorar y es necesaria una reingeniería integral para que sus balances económicos sean positivos. Esta ordenanza debe estar encaminada a fortalecer a la Empresa de Pasajeros por lo que debe eliminarse el párrafo segundo del numeral 2 del Modelo de Gestión ya que no puede haber ninguna posibilidad de delegar los corredores BRT de la Empresa de Transporte a los privados ya que, con eso estaríamos dejando el camino abierto para que alguna persona que esté gerenciando la Empresa de Transporte, no haga una correcta gestión e induzca una quiebra inminente y como consecuencia se delegue los corredores al sector privado.

En esta ordenanza se debe contemplar la ayuda frontal y decisiva a la Empresa de Transporte para esto, los Ingresos no operacionales, deben estar encaminados a solventar los vacíos económicos que tiene el TROLE y METRO. Además, se debe propiciar una reestructura integral de la Empresa de Pasajeros y eliminar contundentemente conflictos de intereses que de manera visible la ciudad y el país se percatan.

El numeral 5 del Modelo de Gestión incluye la constitución de un Fideicomiso para la recaudación tarifaria, cuyos lineamientos son demasiado generales, no contienen instrucciones básicas, por ejemplo, la forma de distribución de los ingresos por caja común, mecanismo de utilización de cámara de compensación, tampoco se determina la obligatoriedad de que el Municipio tendrá mayoría en los Fideicomisos.

Que no ocurra lo del Fideicomiso Corredor Central Norte donde el Comité de Administración tenía siete miembros, la fiduciaria y Municipio tenían solo voz y cinco miembros de los operadores que tenía voz y voto, es decir, los operadores siempre ganaban cinco a cero.

Finalmente, la ordenanza debería contemplar la posibilidad de tener una TARIFA CERO en la operación del METRO para los usuarios, sin demagogia o sueños irrealizables.

Es el entendimiento de una política pública encaminada a motivar el uso del Transporte Público de calidad, que para llegar a este objetivo se debe cumplir previamente requisitos indispensables para que la operación de transporte público en la superficie esté perfectamente transparentado en todos sus niveles incluidos sus costos de operación que contemple el equilibrio del beneficio de los usuarios del transporte, los operadores y las instituciones involucradas en la misma y que, además, garantice plenamente la auditoría permanente para el cumplimiento de todas las obligaciones y responsabilidades contractuales.

Sin embargo, para un esquema TARIFA CERO programado en tiempo predeterminado, exclusivamente para el uso del transporte en el METRO, se debe establecer adicionales mecanismos de financiamiento municipal. La creatividad para su sostenibilidad conlleva explorar instancias no imaginadas al momento y que deben ser debidamente profundizadas para alcanzar el objetivo primario de la Institución Municipal que no es otra cosa que velar, en este caso, a extremo el bienestar ciudadano que, en momentos de crisis económica y sanitaria, COVID-19, los más afectados son el 75% de la población que utiliza el Transporte Público.

Por tanto, iniciativas como la de visualizar otros componente económicos al proyecto pueden ser una solución inmediata como por ejemplo, la actualización catastral, la regularización de construcciones informales con el objetivo de recuperar la cartera vencida; incluir tasas de fortalecimiento de transporte público en la Matriculación y Revisión Técnica Vehicular; adicionales zonas azules; entre otras alternativas, que puedan cubrir requerimientos financieros de la operación del METRO hasta



CONFORMADA POR
EL CPCCS SEGÚN
ART. 207 Y 208 DE LA
CONSTITUCIÓN

VEEDURÍA PARA LA DETERMINACIÓN DEL MODELO TARIFARIO EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO



Esta propuesta debe ser analizada por la Comisión de Movilidad para profundizar su viabilidad inmediata de manera seria y objetiva.

Pero lo más importante, no se puede subir la tarifa del transporte público, afectar el bolsillo de la gran mayoría de la población de Quito, con estudios caducos y viejos, con precios inflados y sin buscar el equilibrio económico entre transportistas y pasajeros, por lo que solicitamos que se estructure una Comisión técnica externa de alto nivel, presidida por el Municipio (Concejo), universidades, sociedad civil, que presenten un plan serio y de largo plazo garantizando que el servicio tenga un precio justo.

Atentamente,


Oscar Ayerve
Coordinador General
VEEDURÍA DETERMINACIÓN MODELO TARIFARIO

"Las Veedurías constituyen entidades ciudadanas independientes del Consejo de Participación Ciudadana y Control Social Art. 7 Reglamento"
"Esta Veeduría Ciudadana fue aprobada y acreditada por el CPCCS a través de la Resolución N. CPCCS-SNCS-2020-0015- RES de 03 de marzo de 2020"