



**OBSERVACIONES A PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA
REFORMATORIA A VARIOS ARTÍCULOS DEL LIBRO IV. 2 DE LA MOVILIDAD
DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

*Informe No. SM-DMGM-2022-0501
Dirección Metropolitana de Gestión de la Movilidad
Secretaría de Movilidad
05 de septiembre de 2022*

ANTECEDENTES

Mediante Oficio Nro. 19207 de 22 de junio de 2022 el Dr. Diego Fernando Regalado Almeida, Subprocurador General del Estado remitió al señor Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el Informe de control legal caso No. 384232 relacionado con las fases preparatoria, precontractual y contractual del procedimiento del concurso público para la *“ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EN EL MARCO DE LO SEÑALADO POR LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 017-2020”*.

Circular Nro. GADDMQ-AM-2022-0008-CI de 06 de julio de 2022, a través del cual el señor Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito dispuso *“En relación con el oficio No. 19207 de 22 de junio de 2022, suscrito por el Doctor Diego Regalado Almeida, Subprocurador General del Estado, donde, se adjunta el Informe de Control Legal que la Procuraduría General del Estado efectuó al procedimiento de concurso público de “Asignación de Rutas para el Distrito Metropolitano de Quito, en el marco de lo señalado por la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020”, del cual, se desprende varias recomendaciones que son de obligatorio cumplimiento para el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.*

Con Oficio SM-2022-1372-O de 29 de junio de 2022, se convocó a una reunión a todas las operadoras de transporte público que prestan sus servicios en el Distrito Metropolitano de Quito, a fin de *“Socialización del Informe de Control Legal del Procedimiento para el Concurso Público denominado Asignación de Rutas para el Distrito Metropolitano de Quito; emitido por el Subprocurador General del Estado.”*, donde el Sr. Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, informó que se ejecutará un plan en superficie, para la operación del Metro de Quito, manteniendo los actuales contratos e incluyendo la participación de las empresas de transporte público.

Mediante Oficio Nro. SM-2022-1531-O de 18 de julio de 2022, se solicitó a las operadoras de transporte público insumos, para el Plan de Contingencia de Operación en Superficie, previo a la operación del Metro de Quito, generando posteriormente mesas de trabajo con las distintas operadoras.

Con Oficio SM-2022-1766-O, se comunicó a las operadoras de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito los parámetros en los que debe enmarcarse las propuestas de implementación de rutas para el plan en superficie, previo a la operación del Metro de Quito.

Mediante Oficio SM-2022-1770-O, de 04 de agosto de 2022, se hizo referencia al Oficio SM-2022-1766-O, donde se emitieron los parámetros que deben contener las

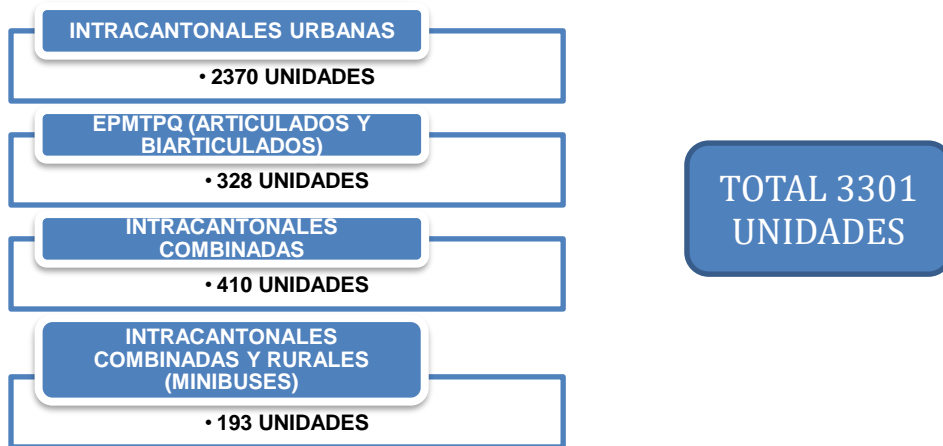


propuestas de operación en superficie de transporte público, previo a la operación del Metro de Quito, se pone en su conocimiento que la fecha de recepción de los mismos será hasta el 15 de agosto de 2022.

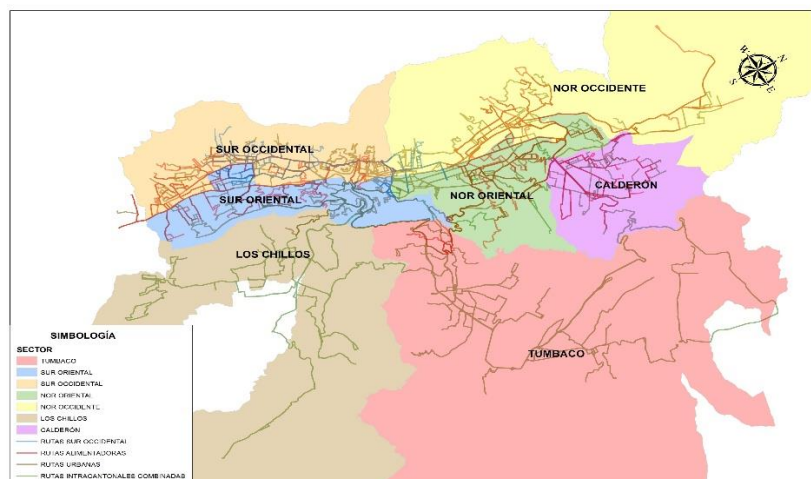
ANÁLISIS:

SITUACIÓN ACTUAL:

En el Distrito Metropolitano de Quito operan 3301 unidades de transporte público, las cuales se encuentran distribuidas de la siguiente manera:



Existen 66 operadoras de transporte público, entre las cuales se encuentra La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMPQ). Actualmente se cuenta con 248 rutas de transporte público, mismas que se encuentran distribuidas en varios sectores del Distrito Metropolitano de Quito, como se lo puede apreciar en el siguiente esquema:



La operación de las rutas de transporte público corresponde a la siguiente distribución:

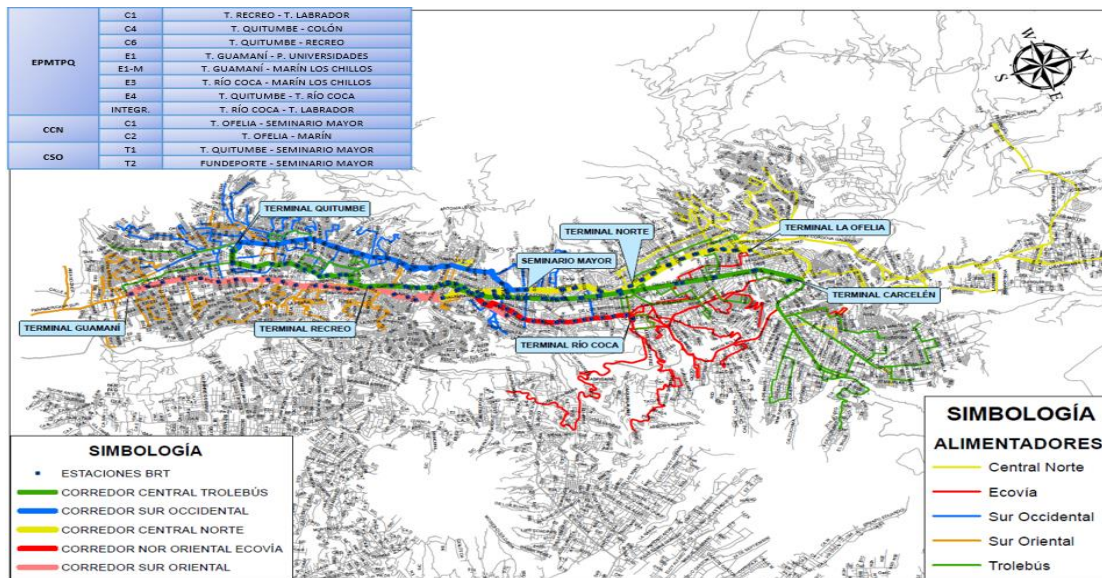
- Intracantoniales Urbanas – 99 Rutas
- Intracantoniales Combinadas y Rurales – 60 rutas



Municipio de Quito

- Alimentadoras y “Ramales” del Corredor Sur Occidental – 23 rutas
- Alimentadoras de la EPMT PQ – 60 rutas
- Alimentadoras del Corredor Central Norte – 60 rutas

Como parte de los subsistemas de transporte público, se considera el “Metrobús-Q”, conformado por varias troncales que prestan el servicio con buses tipo, Articulados y biarticulados, sumando una flota total de 446 unidades, de acuerdo a los contratos de operación, a continuación, se aprecia el esquema de operación de los sistemas BRT (Bus Rapid Transit).



Al identificar todas las operadoras y flota asignada a la prestación del servicio de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito, se debe buscar alternativas que permitan mejorar una red eficiente que cuente con un equilibrio en la operación.

De acuerdo al proceso establecido de integración establecido en la Ordenanza Metropolitana 017, se realizará de manera progresiva, para lo cual el Administrador del Sistema, será el responsable del cumplimiento del cronograma de implementación de las fases de integración, las cuales se detallan a continuación:

La integración se ejecutará conforme las siguientes fases:

1. Fase Primera de Integración: Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q.
2. Fase Segunda de Integración: Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q y Convencional, Urbano, Combinado y Rural; y,
3. Fase Tercera de Integración: Integración del subsistema Quito Cables y cualquier otro sistema o subsistema de transporte público que se creare.

Con base a lo indicado en la Ordenanza Metropolitana 017, sobre la creación de nuevas rutas “Luego de haberse realizado la asignación de rutas correspondiente al Plan de



Reestructuración de Rutas, el Administrador del Sistema, previa autorización del Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, podrá determinar la creación de nuevas rutas, exclusivamente cuando se comprobare, a través de los respectivos informes técnicos debidamente justificados, la necesidad de cubrir una nueva demanda de transporte público.”

Al no haberse realizado la asignación de rutas correspondiente al Plan de Reestructuración, y considerando que el concurso público para la asignación de Rutas se encuentra judicializado, es necesario contar con un escenario que se ajuste al inicio de la operación del Metro de Quito, que permita una integración de todos los subsistemas de transporte público, por fases, ejecutando un concurso que cumpla con toda la normativa legal y tenga un sustento técnico para su implementación. Sin embargo, hasta que se pueda ejecutar un concurso para la asignación de rutas, es indispensable asegurar que se cuente con un servicio de transporte público adecuado, para lo cual, se debe plantear varias modificaciones en los recorridos en varios puntos de la ciudad con un plan en superficie.

Para la implementación de la primera fase del Metro de Quito, se prevé integrar la operación 9 estaciones del Metro, donde se considera los siguientes lineamientos:

- Ajustarse a lo establecido en los Contratos de Operación vigentes.
- Considerar que la integración, es física con los demás subsistemas.
- La no competencia de los diferentes subsistemas de transporte público, evitando superposición de rutas.
- No considerar en el plan de operación, incremento de cupos.
- Identificar un esquema que ayude a incorporar demanda al Metro de Quito.
- Mantener los orígenes de las rutas originales, solo se implementarán modificaciones a las ya existentes.
- Buscar alianzas entre operadoras, para configurar una operación en conjunto.
- Contar con datos de demanda real de cada ruta.

De acuerdo a los parámetros establecidos y una vez que se cuente con todos los insumos, el proyecto será analizado para su implementación, para lo cual, se debe considerar los contratos vigentes que pueden ser modificados, considerando lo establecido en el artículo 2585 del Código Municipal, sobre la modificación, donde se indica que *“La autoridad metropolitana competente, de oficio o a petición de parte, mediante resolución administrativa, podrá modificar los índices del título habilitante, cuando:*

a. El estudio de demanda y factibilidad realizado por la autoridad metropolitana competente conforme con los planes de Desarrollo Territorial y Maestro de Transporte determine que la movilidad del Distrito Metropolitano requiere ampliar o suprimir rutas, frecuencias, incrementar cupos o señalar nuevos sitios de estacionamiento para las operadoras de transporte público (...)”

