



**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN NO. 020 - ORDINARIA  
DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD**

**MIÉRCOLES 08 DE ENERO DE 2020**

En el Distrito Metropolitano de Quito, siendo las 09h09 del 08 de enero de 2020, conforme a la convocatoria efectuada el 06 de enero de 2020, se lleva a cabo en la Sala del Concejo Metropolitano, la sesión No. 020 ordinaria de la Comisión de Movilidad, presidida por el concejal Santiago Guarderas Izquierdo.

Por disposición del presidente de la Comisión, se procede a constatar el quórum reglamentario en la sala, mismo que se encuentra conformado por los siguientes concejales presentes: Analía Ledesma García, Omar Cevallos Patiño y Santiago Guarderas Izquierdo.

<b>REGISTRO ASISTENCIA – INICIO DE SESIÓN</b>		
<b>INTEGRANTES COMISIÓN</b>	<b>PRESENTE</b>	<b>AUSENTE</b>
<b>Santiago Guarderas Izquierdo</b>	1	
<b>Omar Cevallos Patiño</b>	1	
<b>Mónica Sandoval Campoverde</b>		1
<b>Analía Ledesma García</b>	1	
<b>Eduardo del Pozo Fierro</b>		1
<b>TOTAL</b>	<b>3</b>	<b>2</b>

Se registra la presencia de los siguientes funcionarios: Guillermo Abad, Werner Altamirano, Sebastián Cornejo, Johana Aguirre y Marco Altamirano de la Secretaría de Movilidad; Freddy Balseca, delegado de Procuraduría Metropolitana; Gustavo Hinostroza de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito; Rodrigo Ramos y Marlon Cadena, asesores de la concejala Analía Ledesma García; María José Jiménez, asesora de la concejala Mónica Sandoval Campoverde; Susana Añasco, asesora del concejal Eduardo del Pozo Fierro; Giancarlo D’Aniello, asesor del concejal Omar Cevallos Patiño; Dilon Aguilar y Patricia Osorio, funcionarios del Gobierno Autónomo Descentralizado de Yaruquí.

Además, se registra la presencia de las siguientes personas: Oscar Dueñas, Fulton Bahamonde de Transportes Transcaraburo; Gabriela Chancusig y Luis Marcelo Ávila de Transportes Transplaneta; Neptalí Chuluisa de la Cooperativa Juan Pablo II; Geovanny Jara, Danilo Méndez, Yovanny Carvajal, Oswaldo Cándor, Galo Trujillo, Carlos Arguello y Manuel Pasquel de Transportes Yaruquí; Ing. Licia Casares de Cordero del Concejo Consultivo de la Secretaría de Movilidad; Patricia Osorio Flores, presidenta del Gobierno Autónomo Descentralizado de Yaruquí; Edgardo Marcer y Paco España del Comité de Derechos Humanos; Víctor Jiménez de Covial; Mario Villagómez representante acreditado



al mecanismo de Silla Vacía; Alejandro Lasso de Tecnotatsa; Cristóbal Buendía del Observatorio de Movilidad; y, Alfonso Guzmán del Cabildo Cívico.

El abogado Nelson Clemente Calderón Ruiz, delegado de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito a la Comisión de Movilidad, por disposición del señor presidente procede a dar lectura del orden del día:

1. Conocimiento y aprobación de las actas de las sesiones extraordinaria No. 08 de 14 de agosto y su continuación de 13 de noviembre de 2019; y, ordinaria No. 16 de 13 de noviembre de 2019.
2. Conocimiento del oficio No. SM-2019-2780, de 22 de octubre de 2019, suscrito por el Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad, a través del cual remite el Informe Técnico No. SM-DMGM-2019-197 "Implementación Progresiva del Servicio de Transporte Público al Barrio Otón de Vélez de Yaruquí", en cumplimiento a lo dispuesto en la Resolución No. 005-CMO-2019; y, resolución al respecto.
3. Mesa temática de trabajo sobre el modelo tarifario.

Se pone en consideración el orden del día y se toma votación, con los siguientes resultados:

REGISTRO DE VOTACIÓN					
INTEGRANTES COMISIÓN	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN	EN BLANCO	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1				
Omar Cevallos Patiño	1				
Mónica Sandoval Campoverde					1
Analia Ledesma García	1				
Eduardo del Pozo Fierro					1
<b>TOTAL</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>

Con tres votos a favor y por unanimidad de los presentes se aprueba el orden del día.

### DESARROLLO DE LA SESIÓN

**Punto uno: Conocimiento y aprobación de las actas de las sesiones extraordinaria No. 08 de 14 de agosto y su continuación de 13 de noviembre de 2019; y, ordinaria No. 16 de 13 de noviembre de 2019.**

Sin existir observaciones y por disposición del presidente de la Comisión, se procede a tomar votación, registrando los siguientes resultados:



REGISTRO DE VOTACIÓN					
INTEGRANTES COMISIÓN	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN	EN BLANCO	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1				
Omar Cevallos Patiño	1				
Mónica Sandoval Campoverde					1
Analía Ledesma García	1				
Eduardo del Pozo Fierro					1
<b>TOTAL</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>

Con tres votos a favor y por unanimidad de los presentes se aprueba las actas de las sesiones extraordinaria No. 08 de 14 de agosto y su continuación de 13 de noviembre de 2019; y, ordinaria No. 16 de 13 de noviembre de 2019.

**Segundo punto: Conocimiento del oficio No. SM-2019-2780, de 22 de octubre de 2019, suscrito por el Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad, a través del cual remite el Informe Técnico No. SM-DMGM-2019-197 “Implementación Progresiva del Servicio de Transporte Público al Barrio Otón de Vélez de Yaruquí”, en cumplimiento a lo dispuesto en la Resolución No. 005-CMO-2019; y, resolución al respecto.**

La Dra. Johana Aguirre, Directora de Gestión de Movilidad de la Secretaría de Movilidad, manifiesta que la operadora legalmente constituida y con contrato de operación avalado por la Secretaría de Movilidad y que presta el servicio en el Barrio Otón de Vélez, es la operadora Yaruquí. Explica que la ruta autorizada es desde el Barrio Otón de Vélez – Yaruquí – hasta el Terminal Río Coca. Añade que esta operadora viene trabajando con esta ruta desde el 15 de julio de 2004. Finaliza exponiendo el tratamiento brindado por la Secretaría de Movilidad, respecto del pedido de ampliación de frecuencias en la parroquia Yaruquí, por parte de la ciudadanía y el Gad de Yaruquí, explicando que el procedimiento para ampliar el servicio de transporte público debe ajustarse a lo previsto en el Código Municipal que establece una convocatoria pública a las operadoras de la zona.

**Siendo las 09h14 minutos, ingresa a la sala la Concejala Mónica Sandoval Campoverde.**

(Se agrega como anexo 1, la presentación realizada por la Secretaría de Movilidad)

El Dr. Fulton Bahamondes, Representante de la Compañía Transcaraburo, manifiesta su sorpresa respecto del informe entregado por parte de la Secretaría de Movilidad. Expresa que el informe brindado tiene que ver con la ruta que va desde la parroquia Yaruquí hasta la Terminal de Río Coca, servicio que, al decir del ciudadano, no presta la compañía Transcaraburo. Explica que la compañía Transcaraburo presta el servicio informal en la parte interna de la parroquia Yaruquí, exactamente desde el Barrio de San Vicente Otón hasta el poblado de Yaruquí, ruta diferente a la que presta la compañía Yaruquí. Finaliza



comentando que las leyes no son retroactivas, por ende, no se les puede aplicar una nueva normativa.

**La Dra. Johana Aguirre, Directora de Gestión de Movilidad de la Secretaría de Movilidad,** responde los cuestionamientos del representante de la compañía Transcaraburo, manifestando que dicha compañía es informal. Expresa que se aumentó la frecuencia en la parroquia Yaruquí, en estricta observancia de lo estipulado en el Código Municipal, mismo que ordena que los aumentos se podrán dar, sólo con operadoras debidamente constituidas y que sean del área de influencia.

**La concejala Mónica Sandoval Campoverde,** manifiesta que la compañía Transcaraburo no es la única que presta el servicio en algún lugar del Distrito Metropolitano de Quito de forma informal. Comenta que es necesario trabajar de manera conjunta, puesto que, así como están las cosas falta poco para que el MDMQ pida permiso a las operadoras para asignar rutas y frecuencias. Finalmente menciona que hay que recordar que las personas de Yaruquí son producto de un proceso de reasentamiento, por lo que es necesario encontrar una pronta solución.

**La concejala Analía Ledesma García,** comenta que es necesario encontrar un consenso entre la ciudadanía, las operadoras y la Secretaría de Movilidad, y más aún si la compañía Transcaraburo lleva trabajando 23 años de esta forma. Añade que el tiempo de realizar los cambios correctos es ahora, menciona que es necesario devolverle la dignidad a la movilidad en Quito.

**El Abg. Darwin Murillo, Representante de la Compañía Yaruquí,** manifiesta su preocupación, en torno a lo manifestado por la Compañía Transcaraburo. Informa a la Comisión que como empresa Yaruquí, se viene prestando el servicio desde el Barrio Otón de Vélez, hasta la terminal de Río Coca. Finaliza diciendo que los accionistas de Transcaraburo quieren que se les entregue los permisos de operación correspondientes, pese a que, ni si quiera son oriundos del sector.

**El Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad,** manifiesta que este problema tiene muchísimo tiempo, pese a que el Estado es el propietario de las rutas y frecuencias. Explica que existen candados legales que complican más el tema. Manifiesta que es necesario la reorganización de todas las rutas y frecuencias para poder mejorar realmente el servicio de transporte público.

**La Dra. Patricia Osorio Flores, presidenta del Gobierno Autónomo Descentralizado de Yaruquí,** comenta que en su administración anterior como en la actual, los problemas de movilidad en lo interno de la parroquia han sido constantes, ya que los barrios de la parroquia, no sólo son Otón de Vélez, si no todos necesitan transporte digno que en la actualidad no existe. Solicita se encuentre una solución real para que la comunidad pueda tener una vida digna.



El concejal **Santiago Guarderas Izquierdo**, eleva a **moción**: La instalación de mesas de trabajo, con la participación de las empresas Transcaraburo y Yaruquí, así como también con la representante del Gobierno Parroquial de Yaruquí y la Secretaría de Movilidad, a efecto de encontrar la mejor solución al servicio de transporte público en la parroquia Yaruquí, en favor de la ciudadanía.

Apoyada la moción y por disposición del presidente de la Comisión, se procede a tomar votaciones, registrando los siguientes resultados:

EREGISTRO DE VOTACIÓN					
INTEGRANTES COMISIÓN	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN	EN BLANCO	AUSENTE
<b>Santiago Guarderas Izquierdo</b>	1				
<b>Omar Cevallos Patiño</b>	1				
<b>Mónica Sandoval Campoverde</b>	1				
<b>Analia Ledesma García</b>	1				
<b>Eduardo del Pozo Fierro</b>					1
<b>TOTAL</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Con cuatro votos a favor y por unanimidad de los miembros presentes la Comisión de Movilidad, **resuelve**: Instalar de mesas de trabajo, con la participación de las empresas Transcaraburo y Yaruquí, así como también con la representante del Gobierno Parroquial de Yaruquí y la Secretaría de Movilidad, a efecto de encontrar la mejor solución al servicio de transporte público en la parroquia Yaruquí, en favor de la ciudadanía.

**Tercer punto: Mesa temática de trabajo sobre el modelo tarifario.**

El concejal **Santiago Guarderas Izquierdo**, comenta que llegó a su conocimiento que el Eco. Mario Villagómez, acreditado al mecanismo de “Silla Vacía” en representación de las operadoras de transporte, también es asesor o consultor del Gerente del Metro, Ing. Edison Yáñez Romero, por lo que se evidencia un claro conflicto de intereses.

El Eco. **Mario Villagómez, acreditado al mecanismo “Silla Vacía”,** comenta que no tiene ningún contrato firmado con la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, pero que sí es asesor del Ing. Edison Yáñez Romero, Gerente General de dicha empresa, de manera gratuita. Además manifiesta que entiende lo mencionado por el presidente de la Comisión de Movilidad. Menciona que ha puesto en conocimiento de las operadoras esta situación, mismas que le han pedido asista como observador, comenta que se va a retirar como representante a la Silla Vacía.



El **concejal Santiago Guarderas Izquierdo**, solicita a las operadoras hagan llegar el documento de reemplazo del delegado al mecanismo de participación de Silla Vacía, asimismo, solicita gentilmente al Eco. Villagómez participe de las reuniones como ciudadano, dado que su opinión es muy valiosa, pero por lo expuesto no sería apropiado que participe como acreditado del mecanismo de "Silla vacía" por la organización a la que representa.

Se instala la Mesa temática de trabajo sobre el modelo tarifario, con la participación de los siguientes ciudadanos: Dr. Cristóbal Ernesto Buendía Venegas; Ing. Licia Casares de Cordero; Arq. Gustavo Alejandro Lasso de la Torre; Ing. Carlos Alfonso Guzmán Miranda; y, Eco. Mario Alberto Villagómez Avilés.

El **Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad**, expone el modelo tarifario, con sus parámetros, política tarifaria, las fases de integración del transporte público y las fases de desarrollo que podrían entrar en vigencia en el Distrito Metropolitano de Quito, al momento de aprobarse esta ordenanza.

(Se agrega como anexo 2, la presentación realizada por la Secretaría de Movilidad)

**Siendo las 11h43 minutos, abandona la sala la Concejala Mónica Sandoval Campoverde.**

Siendo las 11h52, habiendo agotado el orden del día, el presidente de la Comisión, declara clausurada la sesión.

REGISTRO ASISTENCIA – FINALIZACIÓN SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1	
Omar Cevallos Patiño	1	
Mónica Sandoval Campoverde		1
Analía Ledesma García	1	
Eduardo del Pozo Fierro		1
<b>TOTAL</b>	<b>3</b>	<b>2</b>

Para constancia de lo actuado, firman el presidente de la Comisión de Movilidad y la Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito (E).

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo  
**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN  
DE MOVILIDAD**

Abg. Damaris Ortiz Pasuy  
**SECRETARIA GENERAL DEL  
CONCEJO METROPOLITANO  
DE QUITO (E)**



REGISTRO ASISTENCIA – RESUMEN DE SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1	
Omar Cevallos Patiño	1	
Mónica Sandoval Campoverde	1	
Analía Ledesma García	1	
Eduardo del Pozo Fierro		1
<b>TOTAL</b>	<b>4</b>	<b>1</b>

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	Nelson Calderón	SCMO	2020-03-16	
Revisado por:	Samuel Byun	PSGC (S)	2020-03-16	

# **ANEXO 1**

# IMPLEMENTACIÓN PROGRESIVA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO AL BARRIO OTÓN DE VÉLEZ DE YARUQUÍ.

## ANTECEDENTES.-

### Pedidos Recibidos:

12 de mayo de 2017, 16 de julio de 2018, 27 de junio de 2019 firmados por la Dra. Patricia Osorio, Presidenta del Gobierno Autónomo Descentralizado de Yaruquí, que solicita “*atender favorablemente este justo requerimiento en la medida que sea posible dentro de sus competencias*”, referente al pedido comunitario del aumento de frecuencias al Barrio de Otón de Vélez.

### Servicios de Transporte Público en la zona:

La operadora Yaruquí tiene autorizado desde el barrio Otón de Vélez, la ruta Otón de Vélez-Yaruquí-Terminal Río Coca con Permiso de Operación de la EMSAT No. MDMQ-EMSAT-GTP-04-067 desde el 15 de julio de 2004.

El operadora de transporte Intracantonal Combinado Cooperativa de Transporte de pasajeros Yaruquí, renueva su Contrato de Operación N° MDMQ-SM-2017-067 el 15 de febrero de 2017.

La operadora Yaruquí tiene autorizado desde el barrio Otón de Vélez, la ruta Otón de Vélez-Yaruquí-Terminal Río Coca, con tres (3) turnos a las 05H20, 06H10 y 06H40.

27 de junio de 2019, la Dra. Patricia Osorio, Presidenta del Gobierno Autónomo Descentralizado de Yaruquí, que solicita se de atención al requerimiento de incremento de frecuencias.

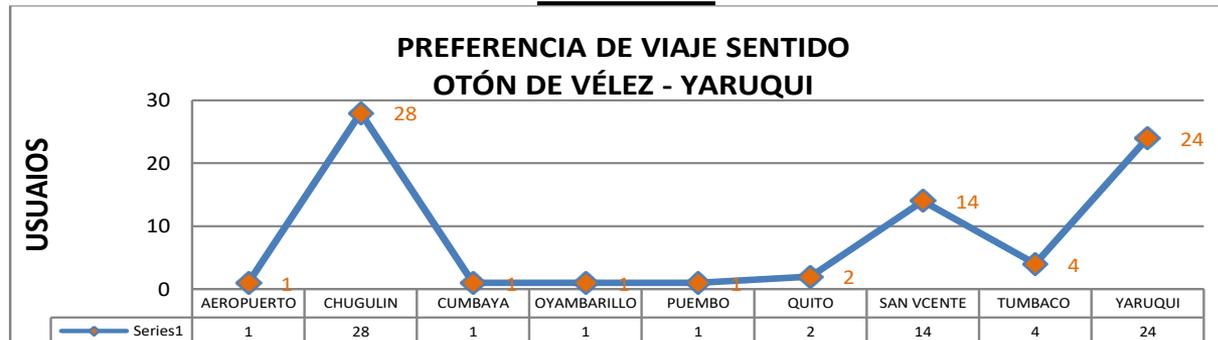
Ante esto la Secretaría de Movilidad en cumplimiento del Código Municipal remite el informe técnico Nro. SM-DMGM-2019-197 y criterio legal emitido mediante memorando Nro. SM-AJ-2019-0369, los mismo que son autorizados por el Señor Secretario.

La operadora Yaruquí, tiene autorizada la prestación del servicio de transporte público desde el sector Otón de Vélez, por lo tanto no tiene interferencias con otra operadora autorizada o registrada en esta Entidad.

La Secretaría por intermedio de la Dirección de Gestión de la Movilidad realizó mediciones de campo los días: 7 de agosto, 5 y 18 de septiembre de 2019, referentes a: Origen y destino de pasajeros, preferencia de viaje, despacho de unidades y pantallas de ocupación que realizan la ruta Otón de Vélez –Chugulin.

Información que se adjunta en el informe técnico Nro. SM- DMGM-2019-197, mismo que fue remitido a la Comisión de Movilidad mediante oficio Nro. SM-2019-2780 del 22 de octubre de 2019

**CUADRO 1**



Se determina que 37% personas se dirigen a Chugilín, 32% personas a Yaruquí, 19% personas a San Vicente y en menor número; 3%) a Quito, Puembo (1%), Oyambarillo 1%), Cumbayá (1%) y el Aeropuerto (1%).



## INCREMENTO DE FRECUENCIAS E IMPLEMENTACIÓN DE RUTA

### Ruta Interna: Otón de Vélez – Yaruquí- Terminal Río Coca

#### Parámetros de operación:

ANEXO 2-2

RUTA						
Nombre: Otón de Vélez - Yaruquí - Río Coca						
Despacho (Dirección): Otón de Vélez			Retorno (Circunvalación): Av. Río Coca - Los Laureles			
PARÁMETROS DE OPERACIÓN	CONTRATO DE OPERACIÓN		CONTRATO DE OPERACIÓN		CONTRATO DE OPERACIÓN	
	ÍNDICES DE OPERACIÓN LUNES A VIERNES		ÍNDICES DE OPERACIÓN SÁBADO		ÍNDICES DE OPERACIÓN DOMINGO Y FERIADOS	
Flota Autorizada	12		12		10	
Horario de Operación (hh:mm)	05H10	18H15	05H10	18H15	05H10	18H15
Intervalo (hh:mm)	Pico	Valle	Pico	Valle	Pico	Valle
	12	17	12	17	12	17
Frecuencia (Veh/hora)	5	4	5	5	5	4
Tiempo de recorrido/vuelta (hh:mm)	3H10		3H10		3H10	

Hora pico: 06:00 – 08:30

12:00 – 14:00

16:30 – 19:00

Hora valle: 05:00 – 06:00

08:30 – 12:00

19:00 – 21:00

## MARCO LEGAL:

**Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, Libro IV: Del Eje Territorial, Libro IV.2: De la Movilidad, SECCIÓN III, GESTIÓN DELEGADA, Artículo IV.2.23.- Del procedimiento de delegación a la iniciativa privada:** dispone lo siguiente:

*“...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, Transporte Convencional, Quito Cables 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.*

*1.3. En caso de que el Administrador o Administradora del Sistema y las Operadoras de Transporte no pudieren llegar a un acuerdo satisfactorio en el plazo período previsto en la letra precedente, en aplicación de los Principios del Sistema previstos en este Título y los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, éste deberá encomendar la gestión del servicio de transporte público de pasajeros a la empresa pública metropolitana que corresponda.*

*2. En caso de que sean necesarios ajustes a los títulos habilitantes, rutas y frecuencias para la implementación del servicio de transporte público de pasajeros del que se trate, haya o no acuerdo, el Administrador o Administradora del Sistema y las Operadoras de Transporte se someterán al principio de Implementación Planificada y Progresiva previsto en este Título.*

*3. En caso de que se llegare a un acuerdo para la gestión delegada del servicio de transporte público de pasajeros o para la realización de los ajustes requeridos, el Administrador o Administradora del Sistema sustituirá los títulos habilitantes previamente expedidos, de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano...”*

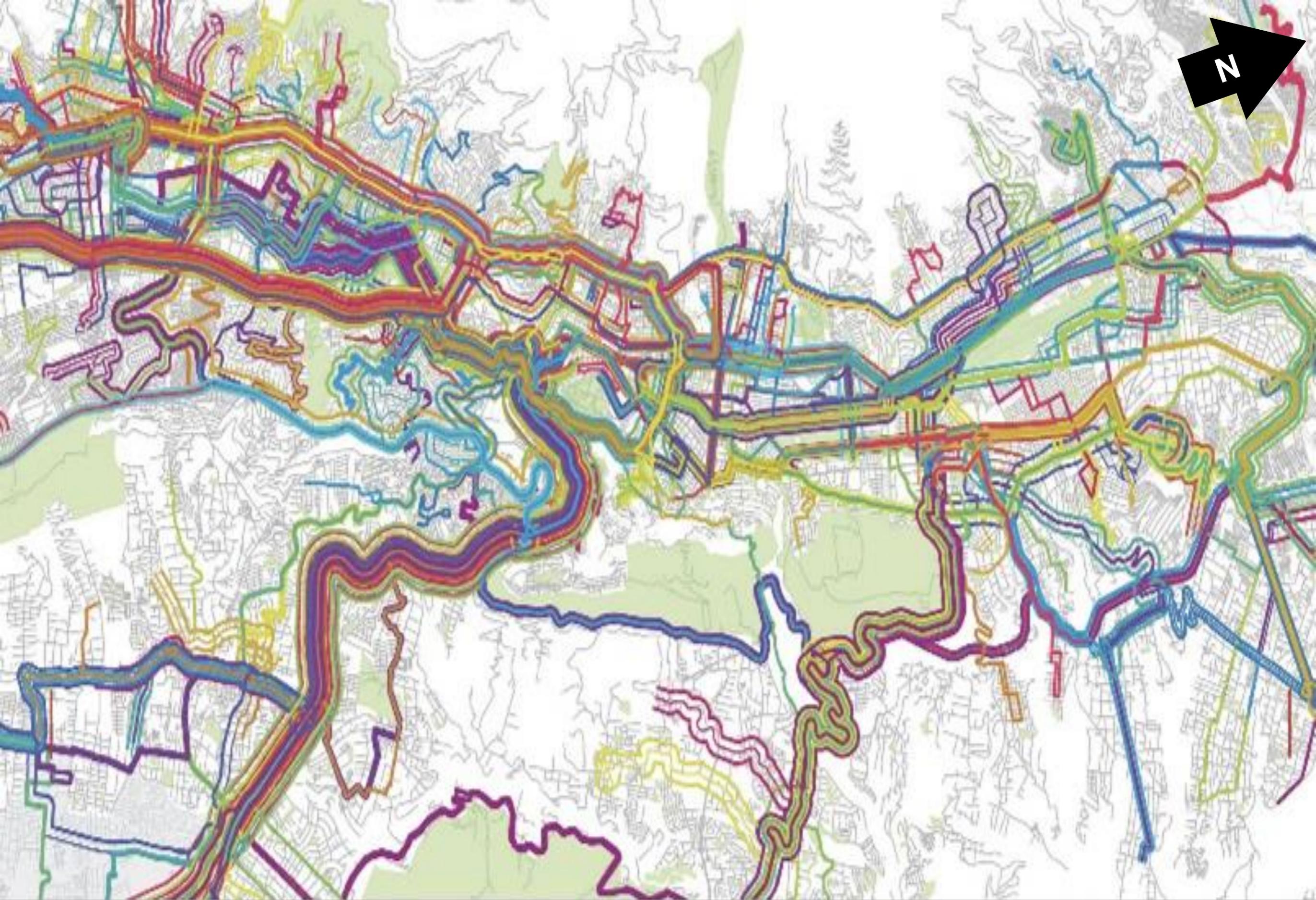
# **ANEXO 2**



**“SITP-DMQ”**  
**SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO**  
**Política tarifaria**

**Mesa de trabajo**

**08 Enero 2020**



# Parámetros de calidad, condiciones y principios del servicio de transporte público

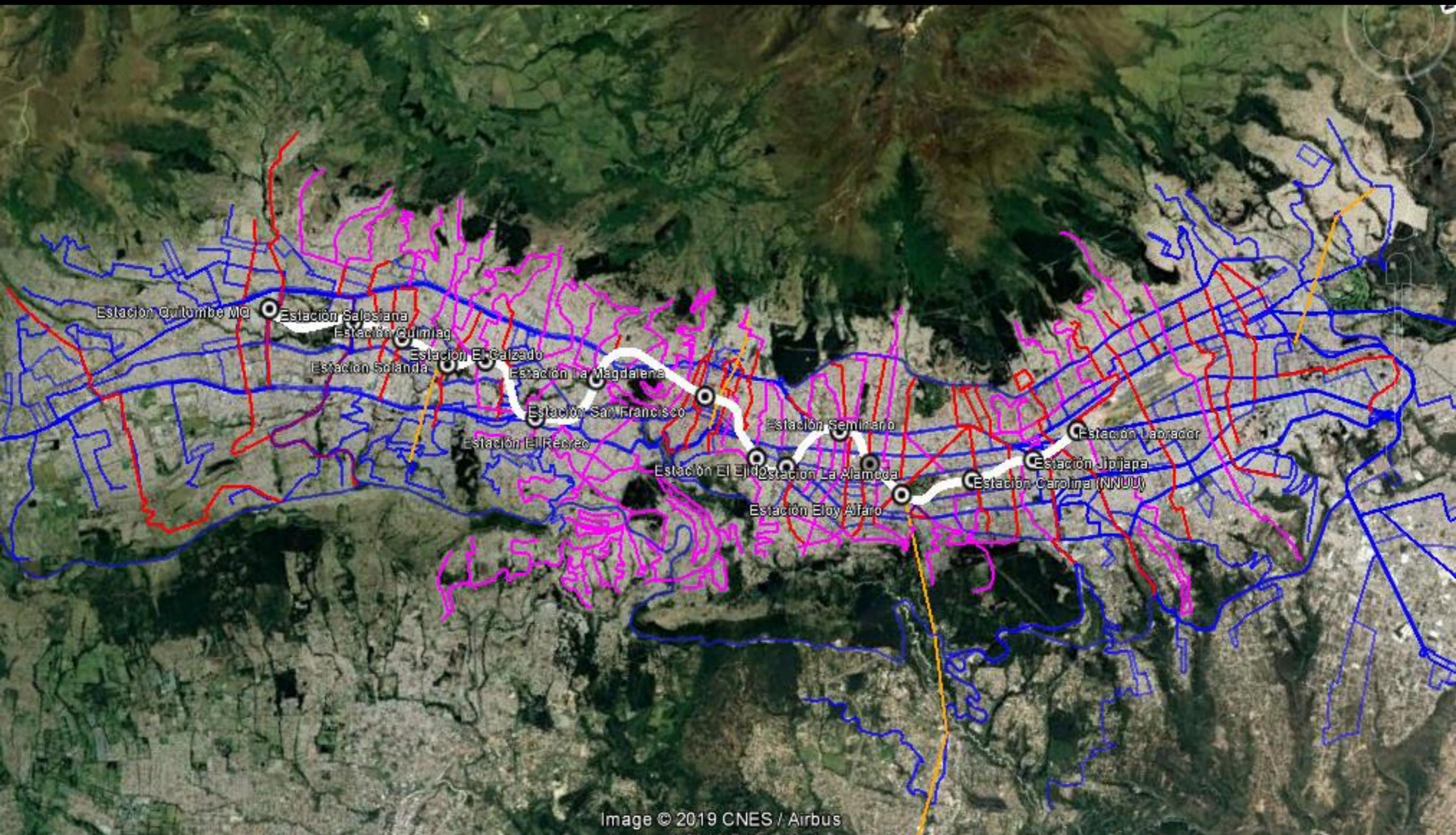
- Seguridad
- Eficiencia
- Comodidad
- Responsabilidad
- Accesibilidad
- Universalidad
- Continuidad
- Calidad



Artículo: 3, 47 LOTTTSV y 76 Reglamento

# Propuesta de la red de Transporte Público

## Fases de integración



# POLÍTICA TARIFARIA

TRANSPORTE

# POLÍTICA TARIFARIA



- Integración de tarifa
- Recuperación de la inversión
- Calidad de servicio
- Cobertura acorde a tarifa
- Incentivos para el uso de TP

# CONTRATOS DE OPERACIÓN

## TRANSPORTE

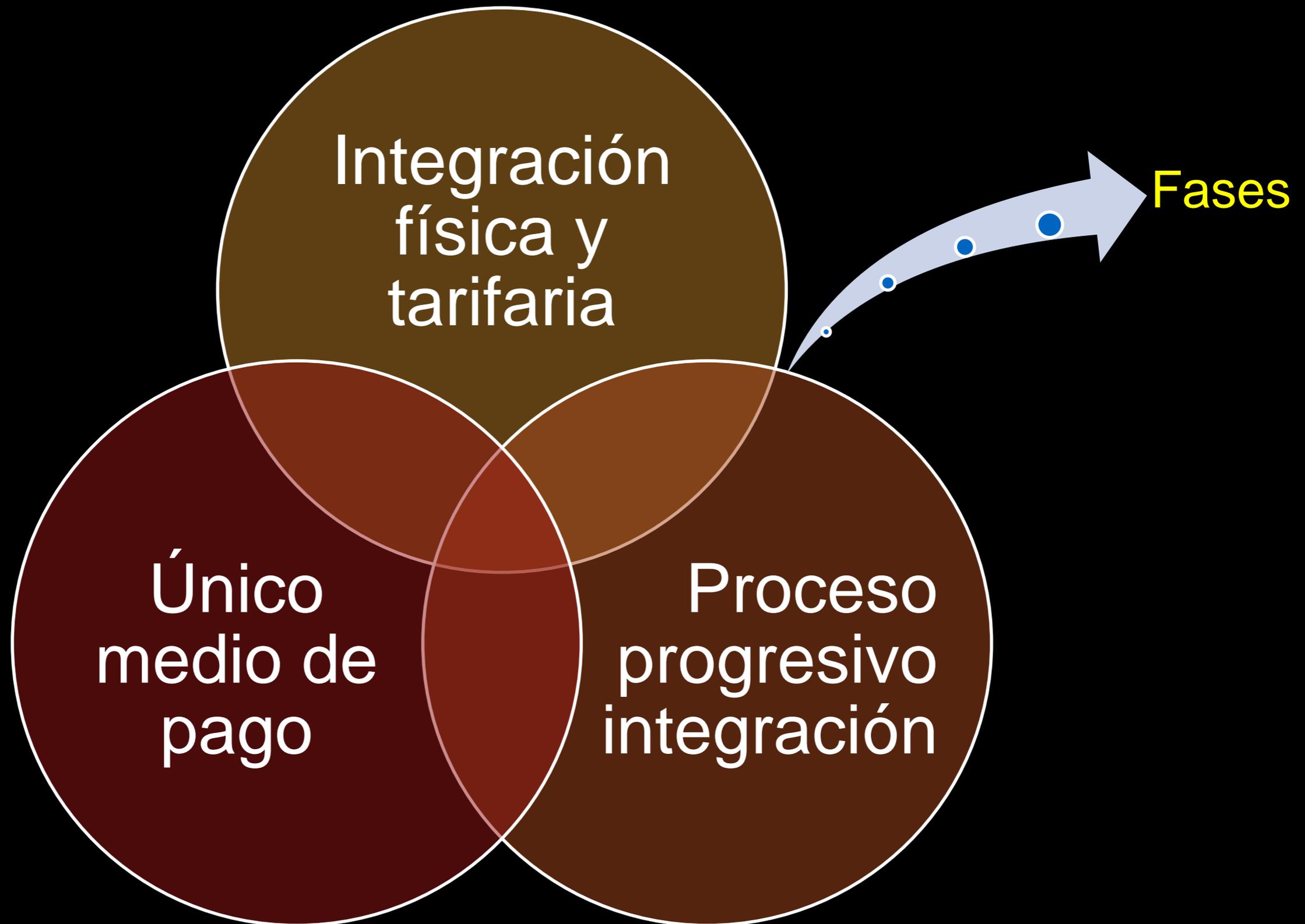
La firma del contrato de operación es requisito indispensable para el incremento de la tarifa. (Ordenanza)



PROYECTO DE ORDENANZA

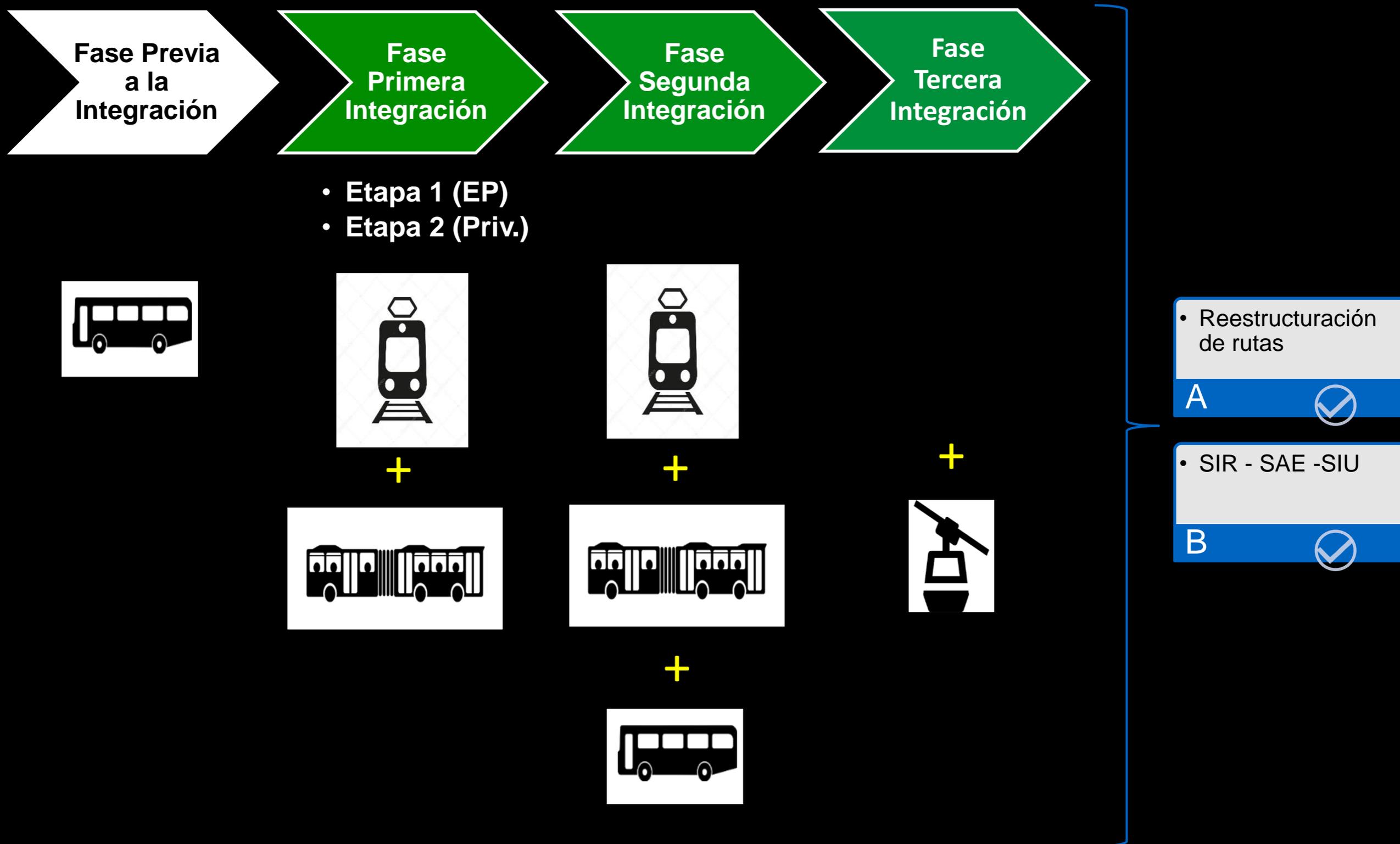
QUE CREA EL SISTEMA INTEGRADO DE  
TRANSPORTE DEL DISTRITO  
METROPOLITANO DE QUITO (SITP-DMQ)

# PROCESO DE DESARROLLO DEL SITP-DMQ

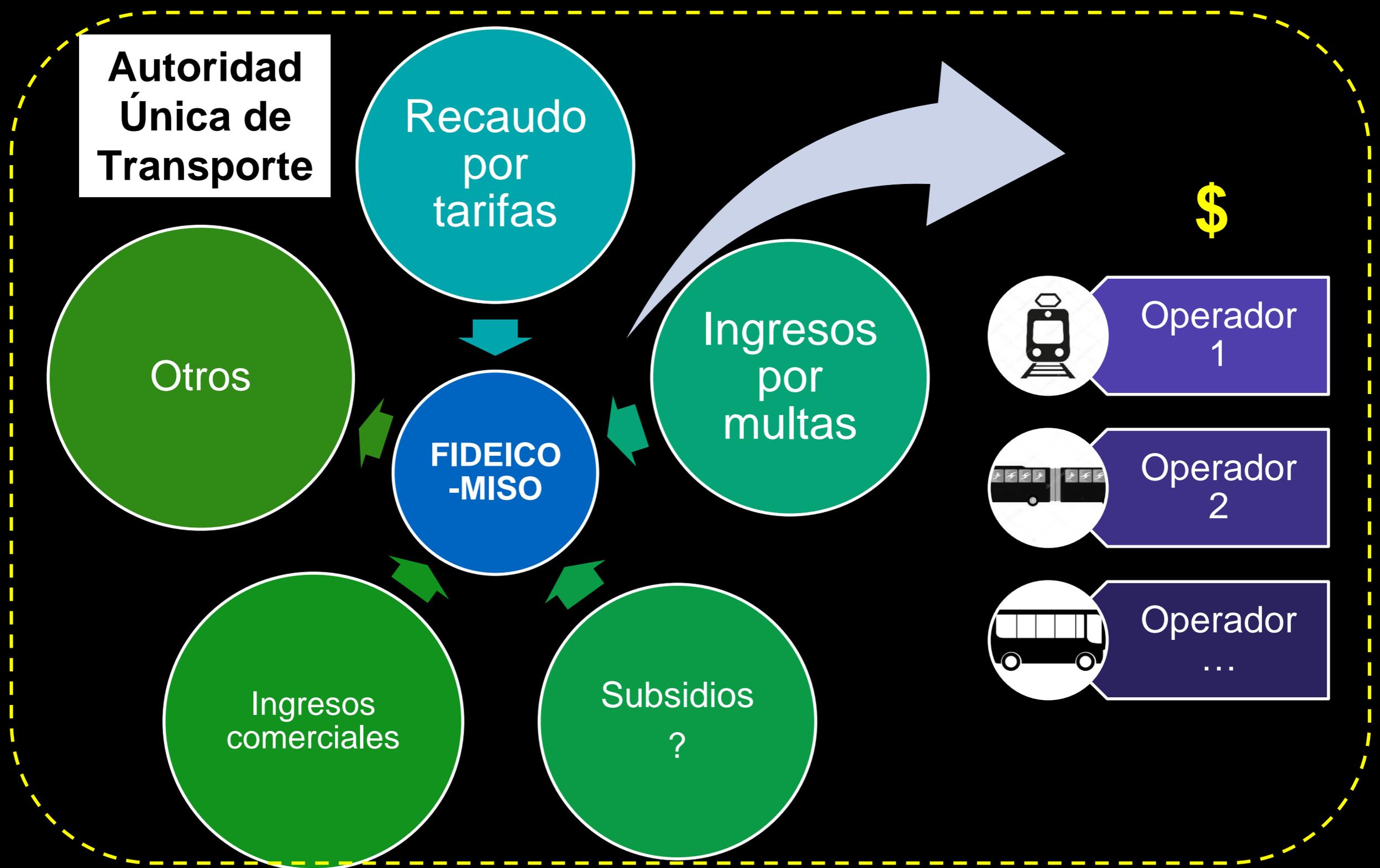


# Proceso del Desarrollo del SITP-DMQ

## Fases de Integración del TP



# Ingresos monetarios y distribución



# Información proporcionada por una muestra de representativa de operadores del **Transporte Convencional**

## ❑ **CRITERIOS DE SELECCIÓN**

### **Tipo de servicio y zona de cobertura**

Servicio: intracantonal urbano, intracantonal combinado, e intracantonal rural.

### **Disponibilidad de Información**

Secretaría de Movilidad, y el cumplimiento en el esquema de fortalecimiento de caja común.

### **Estructura Empresarial**

Vinculación de propietarios o propiedad directa de la empresa.

### **Tipo de Organización**

Muestra en términos de contratación del personal, gastos de administración, adopción de caja común, entre otros.

### **Modelo de Recaudo**

Con y sin elementos de SAE y SIR

### **Mesas de Negociación 2014**

Participación en proceso de negociación de tarifas 2014.

## **SELECCIÓN**

- Alborada
- Catar
- Disutran
- Transplaneta
- Guadalajara
- Monserrat
- Trans Alfa
- Colectrans
- Transpacomi
- San Francisco
- Translatinos
- Flota Pichincha
- Sotranor
- Reina del Quinche
- Termas Turis
- Expreantisana
- Transmetrópoli

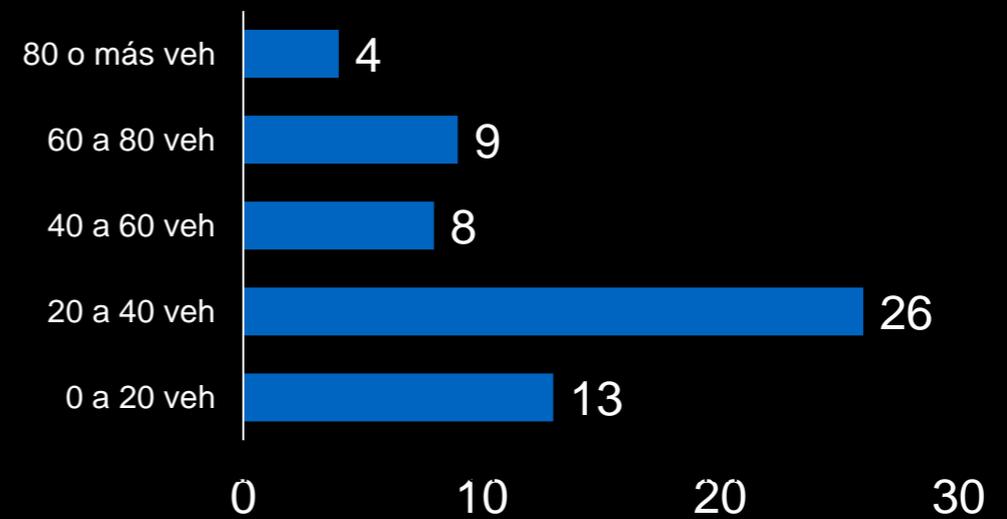
# Características de las empresas en operación del Transporte Convencional.

## Características

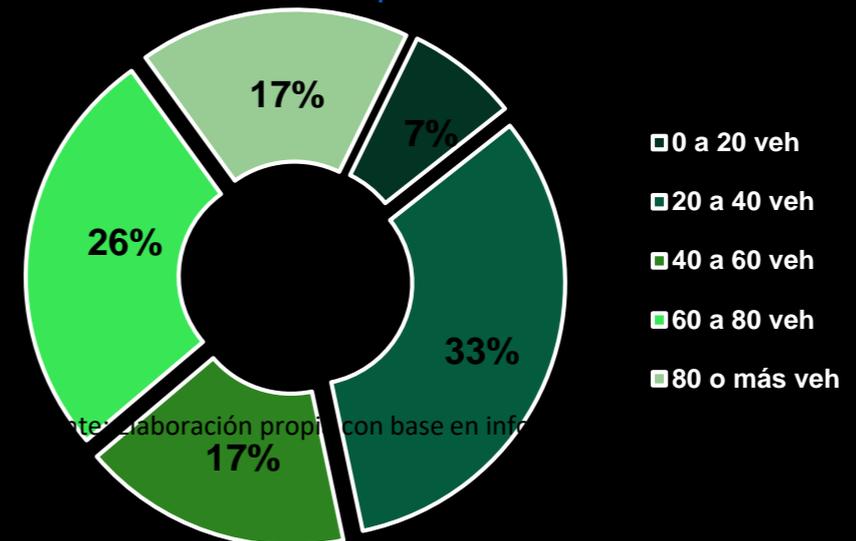
- 60 operadores
  - ➔ 47 Intracantonal urbano
  - 12 Intracantonal combinado
  - 3 Intracantonal rural
- Diferentes esquemas de organización
  - ➔ Tipo de asociación
  - Propiedad de la flota
  - Infraestructura disponible
  - Esquema de mantenimiento

- **No existe un alto nivel de concentración de la flota en grandes empresas. El 50% de la flota está vinculada a empresas de entre 20 y 60 vehículos.**

Distribución de las empresas según tamaño de la flota



Concentración de la flota según el tamaño de la empresa



# Características de la flota en operación del Transporte Convencional.

## ❑ CARACTERÍSTICAS

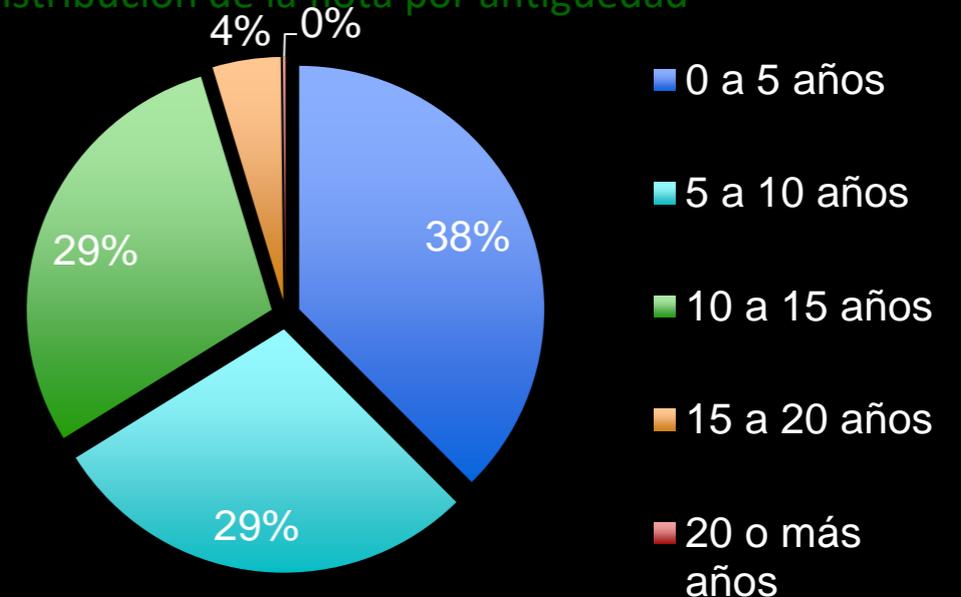
### Antigüedad de la flota

- La edad media de la flota es 7 años
- El 38% de la flota tiene una antigüedad de 0 a 5 años.
- Apenas un 4% de la flota opera en el rango de 15 a 20 años.

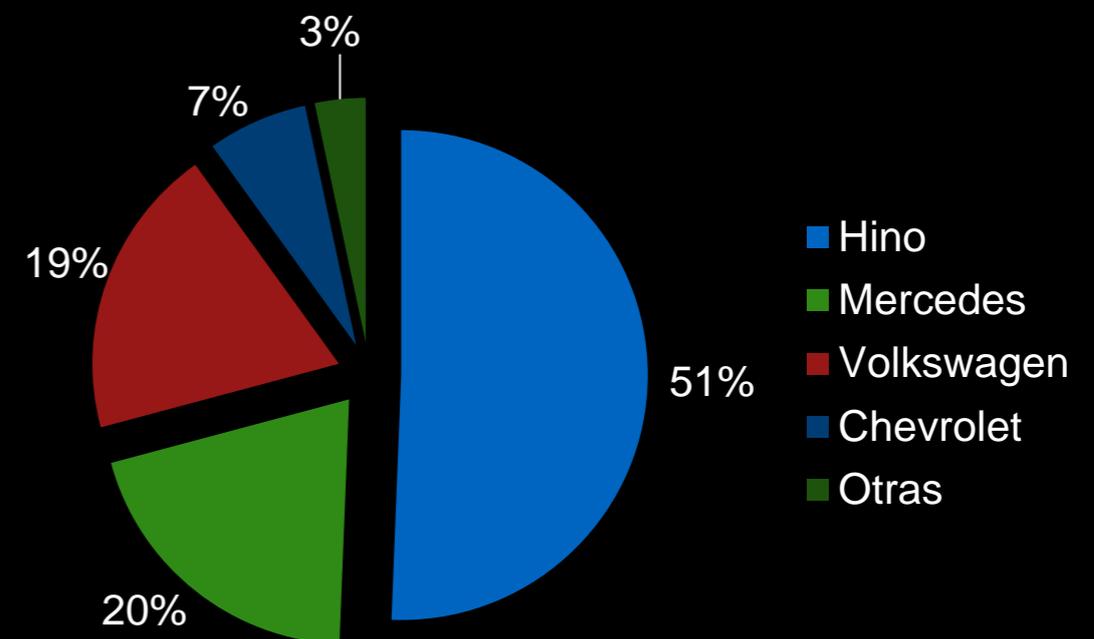
### Marca de la flota

- Hino tiene la mayoría de vehículos en el mercado con 51% de la flota en operación.
- Mercedes Benz y Volkswagen 39% del mercado
- Otras marcas apenas llegan al 10%.

Distribución de la flota por antigüedad



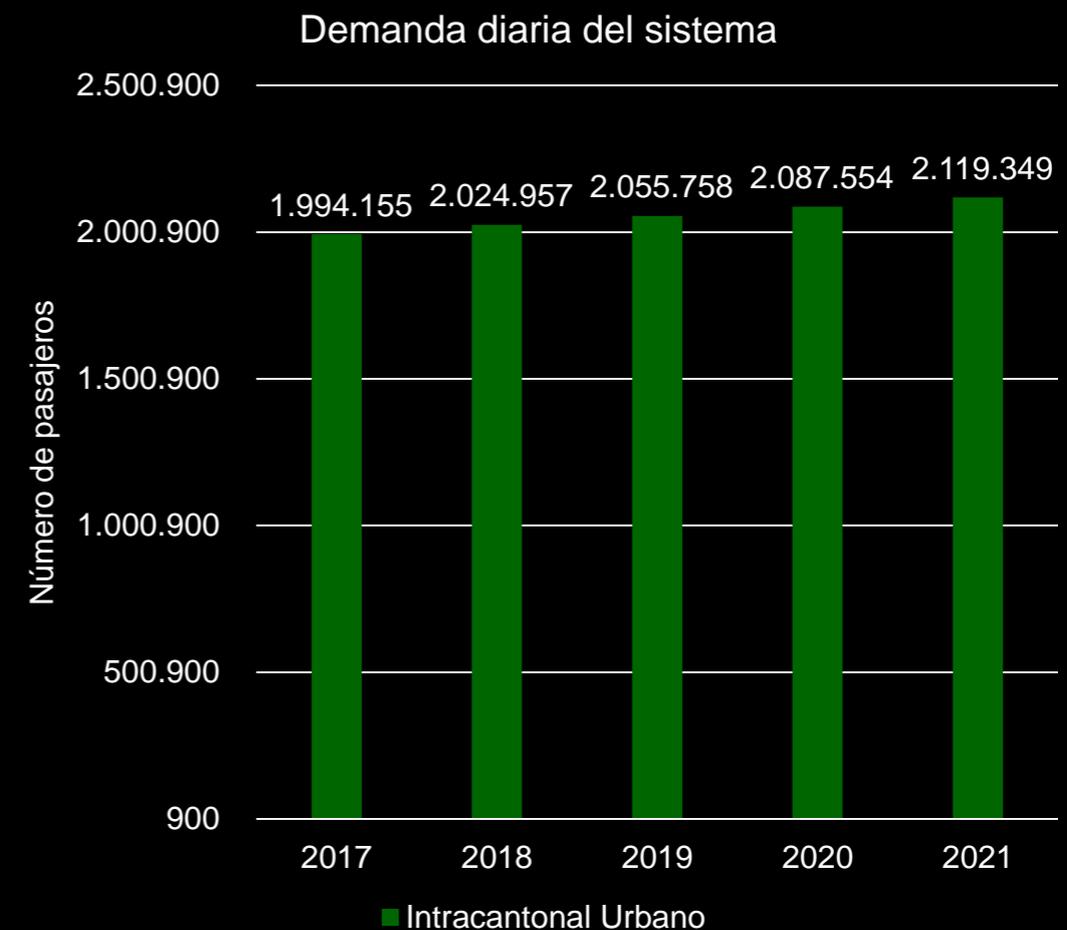
Distribución de flota por marca



## Características de cada tipo de servicio del **Transporte Convencional**

<b>Ítem/ Servicio</b>	<b>Intracantonal Urbano</b>	<b>Intracantonal Combinado</b>	<b>Intracantonal Rural</b>
<b>Rutas</b>	188	23	7
<b>Horario de operación</b>	15 horas 5:48 am a 8:28 pm	16 horas 5:12 am a 9:23 pm	15 horas 4:40 am a 10:04 pm
<b>Tipo de flota</b>	Buses tipo (12 metros)	Buses tipo (12 metros)	Minibuses (9 metros)
<b>No. promedio de vueltas al día</b>	7,5 al día Esquema de fortalecimiento de caja común	8 al día SDM (2011) Rutas en operación 2011	19,3 al día SDM (2011) Rutas en operación 2011
<b>Kilometraje medio por vuelta</b>	30,4 km	46,7 km	16,8 km
<b>Km por bus en día hábil</b>	194 km	342 km	214 km
<b>Demanda por bus en día hábil</b>	966 pasajeros	972 pasajeros	972 pasajeros

# Se considera la proyección de la demanda de cada tipo de servicio del **Transporte Convencional**



# Se evaluaron los componentes de costo para la definición de tarifa técnica por subsistema

## COMPONENTES DE LA TARIFA TÉCNICA METROBÚS-Q Y TRANSPORTE CONVENCIONAL

- 1 Vehículo** Remunera la inversión del operador en el vehículo
- 2 Combustible** Costo energético según tipología
- 3 Mantenimiento** Costo promedio de mantenimiento correctivo y preventivo, incluyendo *overhaul* de partes clave según tipología.
- 4 Personal** Personal directo - conductores y ayudantes  
Personal indirecto - Operación, Administración y Mantenimiento  
Sistema de recaudo, sistema de ayuda a la explotación y sistema de información al usuario.
- 5 SITP-Q** Seguros de vehículos que incluyen responsabilidad civil, accidentes, entre otros. Los impuestos de renta, distribución de utilidades, IVA y otros se aplican únicamente a la operación privada.
- 6 Seguros + Impuestos** Gastos fijos y variables de de administración, servicios públicos, y arriendos de patios y oficinas.
- 7 Gastos Admón** Remuneración por la operación al propietario del vehículo , aplica para la operación privada.
- 8 Margen**

## La tarifa técnica es referencial

- Es el valor medio por viaje requerido para cubrir los costos de inversión, operación y el retorno sobre la inversión (si aplica) de los operadores y agentes del sistema de transporte público.

$$TTR_{it} = \frac{\textit{Costo estimado del servicio}_{it}}{\textit{Demanda de viajes}_{it}}$$

Donde

i - corresponde al subsistema de transporte para el cuál se está calculando la tarifa técnica referencial.

t - periodo para el cuál se agregan los datos de costos y demanda.

TTR - es la tarifa técnica referencial del subsistema i

Demanda de viajes para el subsistema i durante el periodo t.

Costo estimado del servicio - es el costo estimado de inversión, operación y el retorno sobre las inversiones (si aplica) en el subsistema i. Los costos son estimados para los operadores de transporte público, el concesionario del Sistema Integrado de Recaudo y los entes de control y gestión.

## Se calcula la tarifa técnica por subsistema

### TRANSPORTE CONVENCIONAL

- Se analizan las condiciones particulares para cada tipo de servicio. Intracantonal Urbano, Intracantonal Combinado, e Intracantonal Rural.
- Se incorpora la rentabilidad de 13% para el operador.
- Se incluye el SITP-Q.
- Se incluye la contratación del personal con 100% de vinculación al IESS.
- Se incorpora la ejecución de mantenimiento programado.

### Tarifa Técnica Transporte Convencional

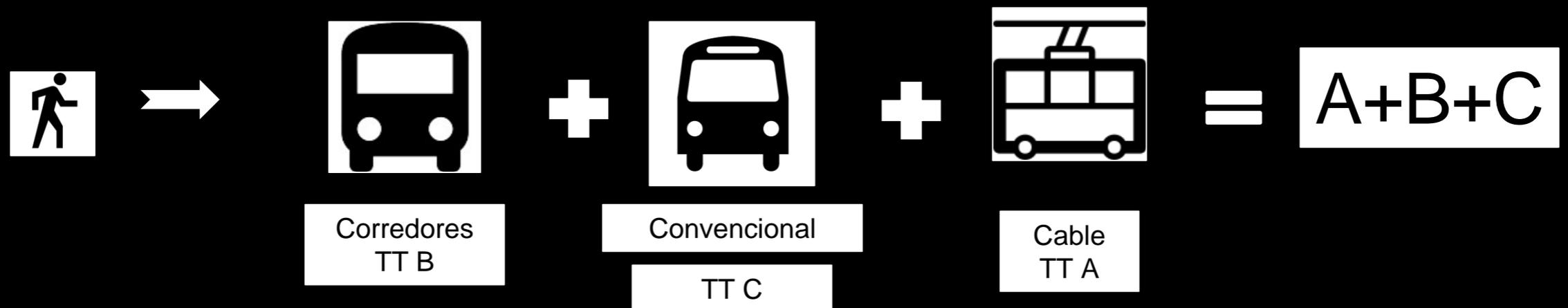
Tecnología	Euro III	Euro III	Euro III
Personal Directo	2335	3748	3748
Costos mantenimiento	1644	3197	1585
Personal Indirecto	760	796	796
Rentabilidad del operador	600	488	348
Subtotal costos operador Mes	8343	11.163	8.368
Total costos del vehículo	8885	11.163	8.368
Kilometraje	5319	9.377	5.867
Costo por pasajero Operadores	0,32	0,43	0,33
Total	0,34	0,43	0,33

A partir de los resultados de la tarifa técnica por subsistema se obtiene la tarifa técnica integrada

Tarifa técnica integrada para un viaje a través de los diferentes subsistemas de transporte público

$$Tarifa\ técnica_i = \sum_i Tarifa\ técnica\ de\ las\ etapas\ de\ viaje$$

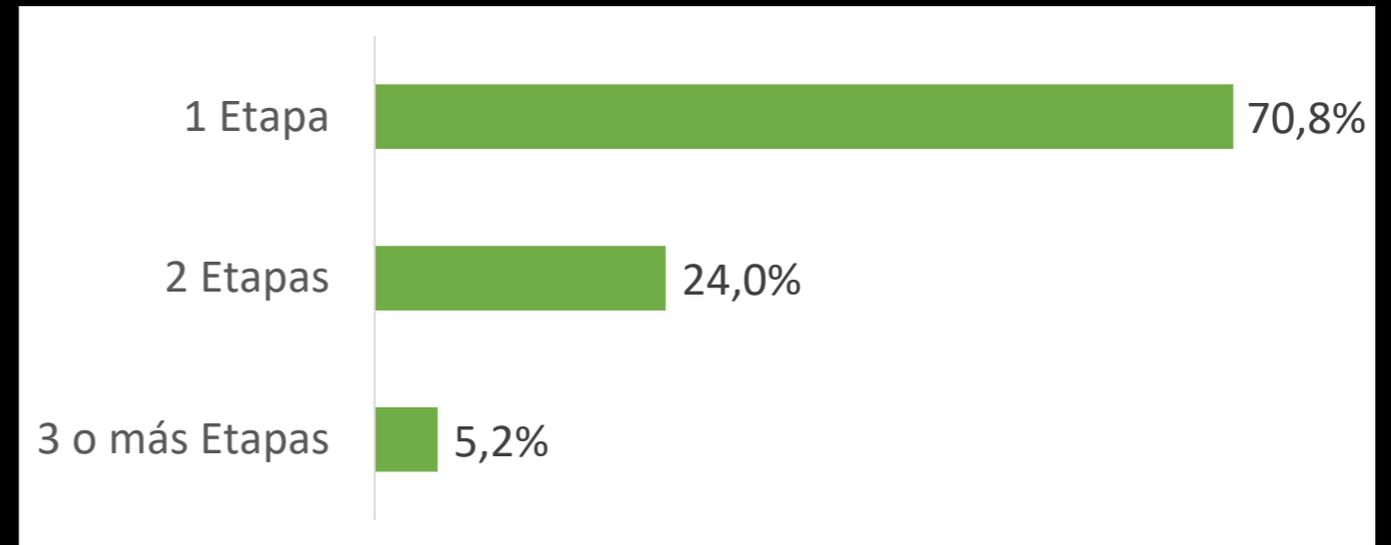
Ejemplo:



## La tarifa plena promedio por viaje en el transporte público es de USD 0,35

- De acuerdo a la Encuesta de Movilidad de 2011, cerca del 30% de los 2,2 millones de viajes diarios realizados en transporte público tienen más de una etapa.
- El 85% de los usuarios del transporte público son usuarios cautivos que no pueden acceder a otro modo de transporte.
- El análisis de tarifas muestra que el 79% de los usuarios paga una tarifa plena promedio de USD 0,34, debido a que debe pagar USD 0,25 en cada etapa de viaje.

### Etapas en la cadena modal del transporte público colectivo



#### Viajes realizados con tarifa completa por rangos de costo

##### Tarifa completa

Precio	Viajes	Porcentaje
0,25	1.192.373	67,8%
0,25 – 0,50	112.081	6,4%
0,50	345.967	19,7%
Más de 0,50	107.076	6,1%
<b>Total</b>	<b>1.757.497</b>	<b>100%</b>
<b>Tarifa media</b>		<b>USD 0,34</b>

#### Viajes realizados con tarifa reducida por rangos de costo

Precio	Viajes	Porcentaje
0,12	398.090	84,1%
0,25	68.789	14,5%
> 0,25	6.208	1,3%
<b>Total</b>	<b>473.087</b>	<b>100%</b>

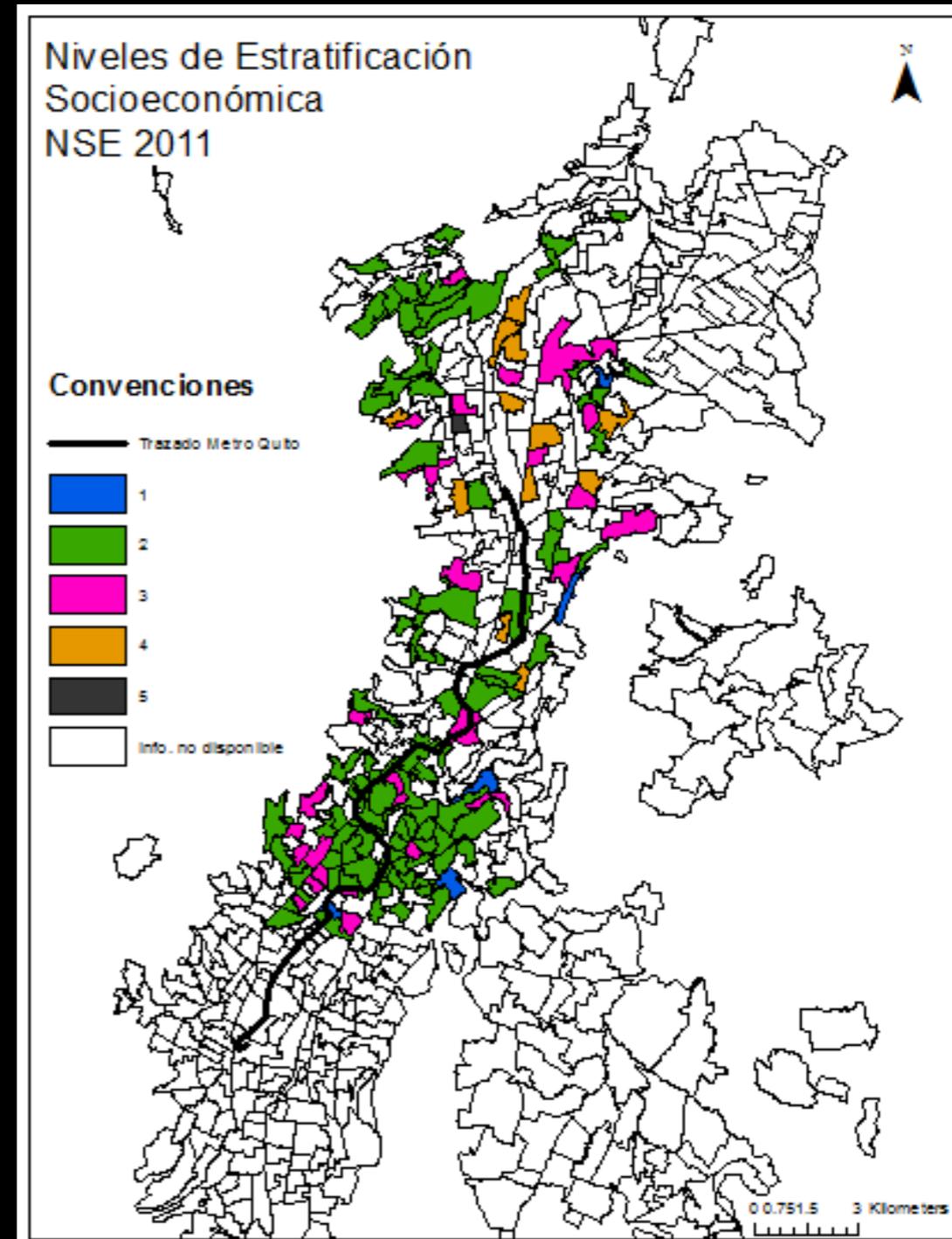
## Se analiza el nivel socioeconómico de la población en relación con su ubicación

### Características

- En la región norte se encuentra un mayor número de hogares con alta capacidad adquisitiva.
- La región sur y la mayoría de la periferia de la ciudad está ocupada por hogares de con ingresos bajos.
- El nivel socioeconómico 2 (nivel C-) predomina en el sur y la periferia de la ciudad.

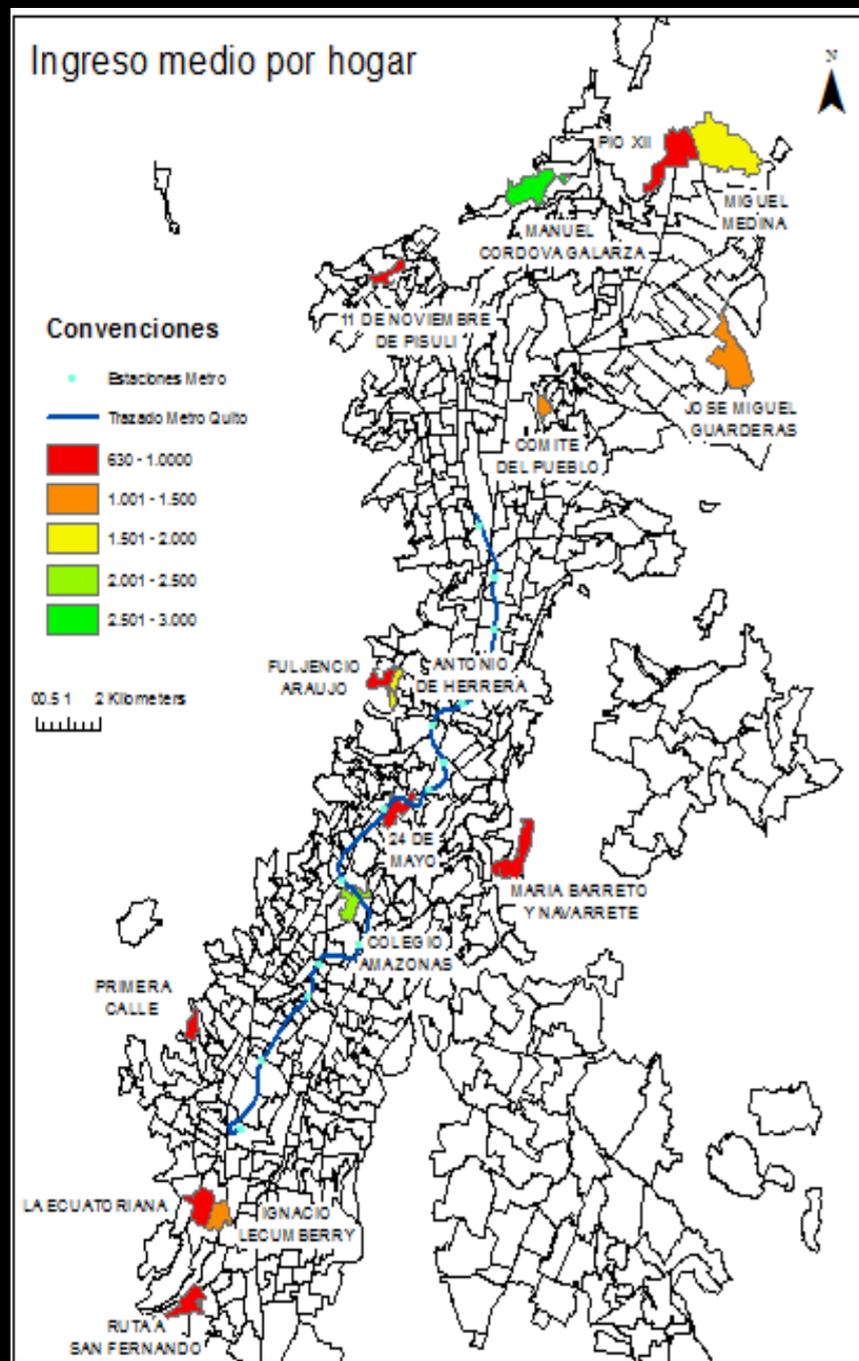
Se debe tener en cuenta que:

- En Quito existe un alto grado de mezcla de niveles socioeconómicos no solo entre zonas, sino también dentro de ellas.
- La disponibilidad y fecha de la información representan la mayor restricción para el análisis.



# Se analiza información demográfica y de transporte en zonas seleccionadas

Distribución modal de viajes generados en zonas seleccionadas



Zona	Viajes generados	Escolar o empresarial	Taxi	Transporte privado	Transporte público
<b>1</b> Ruta a San Fernando	10.503,62	7,53%	0,44%	14,34%	<b>77,68%</b>
<b>2</b> La Ecuatoriana	11.555,35	9,62%	1,90%	17,50%	<b>70,98%</b>
<b>3</b> Ignacio Lecumberry	8.983,75	10,73%	1,12%	18,32%	69,82%
<b>4</b> Primera Calle	36.246,80	13,87%	3,97%	12,91%	<b>69,25%</b>
<b>5</b> Colegio Amazonas	30.184,34	12,70%	3,62%	17,55%	66,12%
<b>6</b> 24 de Mayo	81.199,00	7,57%	3,21%	10,23%	<b>78,99%</b>
<b>7</b> Maria Barreto y Navarrete	9.702,80	13,27%	0,86%	28,15%	<b>57,73%</b>
<b>8</b> Fuljencio Araujo	38.205,58	10,84%	5,96%	26,30%	<b>56,90%</b>
<b>9</b> Antonio de Herrera	24.666,63	11,51%	4,45%	25,66%	58,38%
<b>10</b> 11 de Noviembre de Pisulí	21.018,29	8,98%	1,33%	9,38%	<b>80,30%</b>
<b>11</b> Comité del Pueblo	30.735,89	15,54%	3,95%	17,28%	63,23%
<b>12</b> Manuel Córdova Galarza	24.094,39	18,90%	2,07%	22,06%	56,97%
<b>13</b> Pio XII	32.128,02	16,44%	1,71%	20,17%	<b>61,69%</b>
<b>14</b> Miguel Medina	6.170,84	12,90%	0,20%	12,04%	74,85%
<b>15</b> José Miguel Guarderas	12.290,04	11,83%	2,17%	24,81%	61,20%

De acuerdo a los factores a considerar, y los criterios de evaluación se selecciona el esquema tarifario por transferencia



## El DMQ implementará una tarifa con un cobro base más un pago menor por cada transferencia debido a que...

### CRITERIO

#### Equidad

- Hay gran concentración de servicios en el centro y existe un anillo de hogares con bajos ingresos en la periferia

#### Relación con costos de operación

- Cada subsistema tiene una estructura de costos particular, y un nivel de servicio asociado.
- La tarifa con cobro por transferencias permite reconocer las diferencias de costos entre los subsistemas.

#### Integración tarifaria

- Existe la necesidad de desarrollar la integración tarifaria entre los subsistemas, debido al alto porcentaje de usuarios (32%) que en la actualidad están gastando más de los USD 0,25.

#### Recaudo y sistema de información al usuario

- Es un sistema fácil de entender por los usuarios.

#### Impacto sobre la operación

- No modifica las condiciones de operación actual de los subsistemas Metrobús y Convencional.

#### Características de la implementación

- El cambio de esquema tarifario implica el desarrollo y la implementación de una campaña de información, para facilitar la transición.

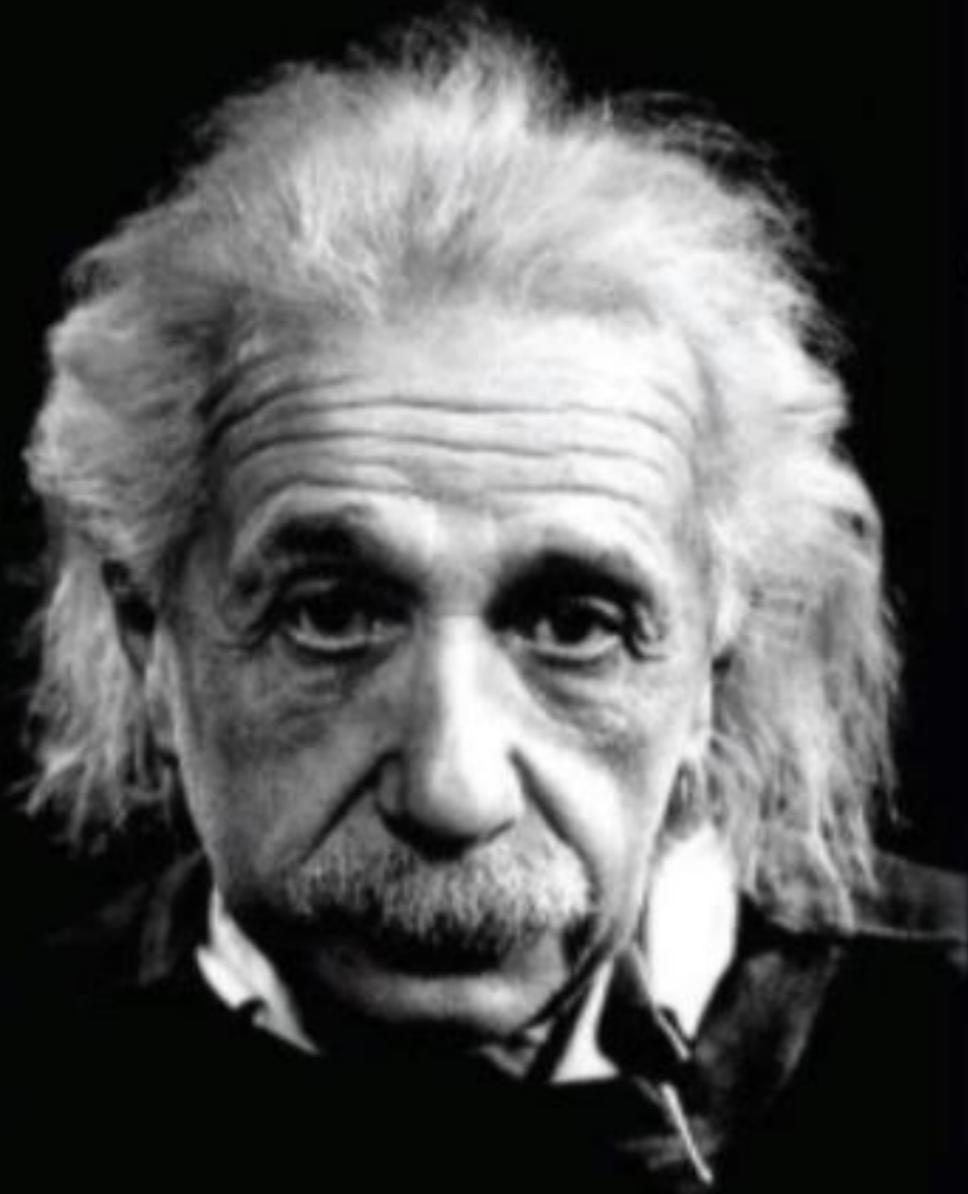
# El Sistema Metropolitano del Transporte Público de Pasajeros de Quito se encuentra en proceso de transformación

- Se espera el inicio de operación de la primera línea del Metro en 2020
- El DMQ avanza en el proceso de diseño e implementación del Sistema Inteligente de Transporte Público (SITP) para conseguir la integración tarifaria.
- El SITP disminuirá los costos de personal directo en el subsistema convencional y en el componente de alimentación de Metrobus-Q, pero deberá destinarse un monto por viaje para remunerar las inversiones y el mantenimiento de los nuevos equipos.
- Como parte del proceso de transformación se debe incluir formalizar la operación actual. Considerando regulación sobre contratación de personal, mantenimiento, presentación de información operacional y financiera entre otros aspectos.

## Cronograma de hitos



★ Recomendación para la integración del subsistema



“No pretendamos que las cosas cambien si seguimos haciendo lo mismo.”

Albert Einstein

Gracias