



**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN NO. 029 – EXTRAORDINARIA
DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD**

MIÉRCOLES 08 DE ABRIL DE 2020

En el Distrito Metropolitano de Quito, siendo las 11h08 del 08 de abril de 2020, conforme a la convocatoria efectuada el 06 de abril de 2020, se lleva a cabo, de manera virtual, por medio de la plataforma “Microsoft Teams”, la sesión No. 029 - extraordinaria 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 para la instalación de la sesión, mismo que se encuentra conformado por los siguientes concejales presentes: Eduardo del Pozo Fierro, Omar Cevallos Patiño y Santiago Guarderas Izquierdo.

REGISTRO ASISTENCIA – INICIO 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	
TOTAL	3	2

Además, se registra la presencia de los siguientes funcionarios: Farah Espinosa, Pablo Muñoz, Guillermo Abad, Henry Vilatuña, Marcelo Narváez y Jacqueline Arias de la Secretaría de Movilidad; Byron Ruiz Pérez de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas; Juan Manuel Aguirre de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Santiago Jaramillo de la Procuraduría Metropolitana; Jhonatan Bravo, Edison Yáñez Romero e Hidalgo Núñez de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito; Gustavo Hinojosa y Darío Chávez de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito; Patricio Salazar y Samuel Byun de la Secretaría General del Concejo; Galo Salazar de la Agencia Metropolitana de Control; Hernán Bedoya, asesor del concejal Omar Cevallos Patiño; Patricia Andrade Baroja y Gabriela Mendieta, asesoras del concejal Santiago Guarderas; y, Rodrigo Ramos, asesor de la concejala Analía Ledesma García.

Se registra, además, la presencia de los siguientes ciudadanos: Segundo Rea, Pedro Merino, Pablo Lima, Ney Jiménez, Luis Calvopiña, Karla Orozco, Jorge Yáñez Venegas, Jorge Yáñez Romero, Iván Montero, Hernán Zambrano y Carlos Poveda.



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 resolución de las actas de la sesión ordinaria No. 020 de 08 de enero de 2020 y extraordinaria No. 021 de 14 de enero de 2020.
- 2.- Presentación del Ing. Edison Yáñez Romero, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, del Plan de reactivación de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito.

DESARROLLO DE LA SESIÓN

Punto uno: Conocimiento y resolución de las actas de la sesión ordinaria No. 020 de 08 de enero de 2020 y extraordinaria No. 021 de 14 de enero de 2020.

Siendo las 11h13, ingresa a la sesión virtual la concejala Analía Ledesma García.

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				
TOTAL	4	0	0	0	1

Con cuatro votos a favor y por unanimidad de los miembros presentes de la Comisión de Movilidad, se aprueba las actas de la sesión ordinaria No. 020 de 08 de enero de 2020 y extraordinaria No. 021 de 14 de enero de 2020.

Segundo Punto: Presentación del Ing. Edison Yáñez Romero, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, del Plan de reactivación de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito.

El Ing. Edison Yáñez, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito le cede la palabra al Arq. Hidalgo Núñez, quien señala que el Municipio de Quito, a través de la Empresa Pública de Transporte de Pasajeros de Quito, activó cinco corredores



de transporte para respaldar la movilización de los profesionales de salud y seguridad sin ningún costo para los usuarios. Detalla la situación actual del Sistema de Movilidad del DMQ, expone el escenario de partida para el reinicio de las actividades post cuarentena y finaliza explicando las medidas de mitigación para el reinicio de las operaciones de movilidad post cuarentena.

(Se agrega como anexo 1, la presentación conjunta realizada por la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito y la Secretaría de Movilidad. EPMMQ: Páginas 1 - 11).

Siendo las 11h26, ingresa a la sesión virtual la concejala Mónica Sandoval Campoverde.

El Arq. Marcelo Narváez de la Secretaría de Movilidad, continúa la exposición explicando las medidas de mitigación del impacto económico en el transporte público, entre lo que detalla como sugerencia, la posibilidad de reconsiderar un ajuste tarifario, eliminación de impuestos y aranceles gestionados con los entes gubernamentales, medidas fiscales de apoyo al transporte, los ingresos no tarifarios y negocios asociados al servicio de transporte.

(Se agrega como anexo 1, la presentación conjunta realizada por la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito y la Secretaría de Movilidad. Secretaría de Movilidad: Páginas 12 - 18).

La concejala Mónica Sandoval Campoverde, pregunta: Cuando usted explica acerca del déficit, ¿Se está refiriendo solo al déficit de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros o al déficit general del Sistema de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito?

El Arq. Marcelo Narváez de la Secretaría de Movilidad, responde la pregunta de la concejala Mónica Sandoval Campoverde, manifestando que se trata del déficit del Sistema Convencional Urbano y Combinado.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, expresa su preocupación, pues, a su criterio, en la exposición realizada se ha tomado en cuenta solo el punto de vista económico del transporte y no la realidad del ciudadano, tomando en cuenta que Quito es la ciudad con mayor población ecuatoriana, así como también la que tiene mayor índice de desempleo.

El concejal Omar Cevallos Patiño, pregunta: ¿Por qué este Plan Estratégico de Movilidad, no fue presentado por el Secretario de Movilidad? Menciona que el déficit no solamente puede estar anclado a la demanda, por el contrario, debería estar en concordancia con el Sistema Integrado de Recaudo. Finaliza manifestando que no hay que olvidar que el transporte convencional, es un negocio privado, que al igual que todos los negocios, se verá afectado después de esta emergencia.



El concejal Eduardo del Pozo Fierro, menciona que es urgente la creación e implementación del Sistema Integrado de Recaudo, en beneficio de todos los usuarios y ciudadanos. Manifiesta que es importante pensar si se aplaza o no la inauguración del Metro, tomando en cuenta que es un servicio que tiende, por sus características, a causar la aglomeración de gente.

El Ing. Edison Yáñez, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, señala que, si se habla de subsidio en el transporte, desde el punto de vista social, este debe ser direccionado al ciudadano y no al operador. Indica que la operación del Metro, sin un cambio de tarifa, implicaría un subsidio adicional, por lo que sería necesario revisar los tiempos del proyecto. Finaliza mencionando como prioritario, el cumplimiento de medidas de aseo a las operadoras del transporte público, tal como lo establece el COE Nacional.

La concejala Mónica Sandoval Campoverde, menciona que todos los sectores de la sociedad tienen pérdidas, por lo que no es el momento de pensar en subsidios para el transporte público. Solicita que la Secretaría de Movilidad y la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial cancelen las compensaciones del transporte público que están pendientes. Finaliza manifestando que a través del señor Alcalde, se solicite a los organismos multilaterales, mejores condiciones de pago, debido a la emergencia sanitaria.

La concejala Analía Ledesma García, menciona que es esencial comenzar a trabajar en la estrategia que enfrentará el día después de la emergencia sanitaria, pues, a su criterio, se deben buscar alternativas de movilidad. Finaliza detallando la necesidad de enfocar socialmente, el tema de los subsidios.

El Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad, manifiesta que, durante la emergencia sanitaria, su tarea ha sido ser el nexo de la Municipalidad con el COE Nacional. Detalla que la propuesta de que la administración y control de los salvoconductos sea realizada a través de la AMT fue aceptada. Detalla que, en beneficio de la salud pública, se debe mantener las restricciones de movilidad que hasta la fecha se han venido implementando en la ciudad. Finaliza explicando la necesidad de trabajar en la segmentación de horarios de trabajo, pues menciona que los mismos van de la mano con la política de movilidad.

El concejal Eduardo del Pozo Fierro, eleva a **moción**: Solicitar a la Secretaría de Movilidad que considere como elementos del plan de reactivación de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, una vez superada la emergencia sanitaria, la siguiente priorización de temas:

1. Proyecto de la bicicleta pública;
2. Sistema Integrado de Recaudo;



3. Reestructuración de rutas y frecuencias; y,
4. Sanitización de la infraestructura y unidades del servicio de transporte público.

El concejal **Santiago Guarderas Izquierdo**, solicita se incorpore dentro de esta **moción**: que la Secretaría de Movilidad presentará, a finales del mes de abril de 2020, un informe sobre el cumplimiento de los pagos del Municipio del Distrito Metropolitano por concepto de la ejecución del Plan de Retribución a la mejora de la calidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, contenido en la Resolución del Concejo Metropolitano No. C 024 de 08 de febrero de 2018.

La concejala **Mónica Sandoval Campoverde**, a la luz del análisis de la información recibida, sugiere que los miembros de la Comisión, recomienden al Alcalde Metropolitano, Dr. Jorge Yunda Machado, como representante legal del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, realice un acercamiento con los organismos multilaterales de financiamiento, con la intención de, salvo su mejor criterio y conforme el interés institucional, negociar nuevas condiciones de pago de las obligaciones pendientes, atendiendo los efectos económicos provocados por la declaratoria de emergencia sanitaria causada por el COVID-19.

Apoyada las mociones y por disposición del presidente de la Comisión, Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, 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				
Analia Ledesma García	1				
Eduardo del Pozo Fierro	1				
TOTAL	5	0	0	0	0

Con cinco votos a favor y por unanimidad la Comisión de Movilidad, **resolvió**: Solicitar a la Secretaría de Movilidad que considere como elementos del plan de reactivación de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, una vez superada la emergencia sanitaria, la siguiente priorización de temas:

1. Proyecto de la bicicleta pública;
2. Sistema Integrado de Recaudo;
3. Reestructuración de rutas y frecuencias; y,
4. Sanitización de la infraestructura y unidades del servicio de transporte público.



De otro lado, la Secretaría de Movilidad presentará, a finales del mes de abril de 2020, un informe sobre el cumplimiento de los pagos del Municipio del Distrito Metropolitano por concepto de la ejecución del Plan de Retribución a la mejora de la calidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, contenido en la Resolución del Concejo Metropolitano No. C 024 de 08 de febrero de 2018.

Asimismo, a la luz del análisis de la información recibida, los miembros de la Comisión de Movilidad, resuelven recomendar al Alcalde Metropolitano, Dr. Jorge Yunda Machado, como representante legal del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, realice un acercamiento con los organismos multilaterales de financiamiento, con la intención de, salvo su mejor criterio y conforme el interés institucional, negociar nuevas condiciones de pago de las obligaciones pendientes, atendiendo los efectos económicos provocados por la declaratoria de emergencia sanitaria causada por el COVID-19.

Siendo las 13h23, 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	
TOTAL	5	0

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	
TOTAL	5	

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	Nelson Calderón	SCSC	2020-06-22	
Revisado por:	Samuel Byun	PSGC (S)	2020-06-22	

ANEXO

ÚNICO

PLAN ESTRATÉGICO DE MOVILIDAD POST CUARENTENA

Quito, 08 de abril del 2020



Contenido

- Antecedentes
- Situación Actual del Sistema de Movilidad del DMQ
- Escenario de Partida para el reinicio de las actividades Post Cuarentena
- Medidas de Mitigación para el reinicio de las operaciones de movilidad Post Cuarentena
- Impacto en los Subsistemas de Transporte Público del DMQ
- Propuesta para el reinicio de las actividades Post Emergencia Sanitaria

Antecedentes

- Para enfrentar la pandemia derivada de la contaminación generada por el COVID – 19, el 14 de marzo del 2020, el Comité de Operaciones de Emergencia (COE) Nacional mediante resolución, dispone de manera obligatoria la limpieza de las unidades de transporte público cada tres horas.
- El 15 de marzo del 2020, el COE Nacional mediante resolución, dispone la suspensión de clases a nivel nacional.
- El 16 de marzo del 2020, mediante DE 1017, el Gobierno Nacional declara emergencia sanitaria nacional y ese mismo día el Sr. Alcalde del DMQ mediante resolución A022, alineándose a la emergencia dispone:
 - La suspensión de los servicios de transporte público en los subsistemas Convencional y Metrobús-Q y restricción al transporte comercial – taxis.
 - La restricción de la circulación vehicular de 21:00 a 5:00 a partir del 17 de marzo.
 - La suspensión de la jornada laboral a partir del 17 de marzo.
- El 18 de marzo del 2020, el COE Nacional mediante resolución, dispone la regulación de circulación de los vehículos privados condicionados al número de las placa par e impar.

Situación Actual del Sistema de Movilidad del DMQ

- Hasta el momento se mantienen suspendidos los servicios de transporte por 23 días.
- La circulación de vehículos particulares al momento se circunscribe al horario entre 5:00 y 14:00 y un día por semana.
- La circulación vehículos exentos de restricciones son administrados a través de un salvoconducto generado en línea por el organismo competente.
- El municipio del DMQ implementó, cinco corredores de transporte público para respaldar la movilización del personal de salud y seguridad, operado por la Empresa de Pública de Pasajeros (EPMTPQ), con 40 buses y sin costo para los usuarios.
- Las áreas estratégicas de producción y comercialización de alimentos, medicinas, y cadenas de exportación se mantienen operativas con las limitaciones que la crisis impone.
- Es relevante el desarrollo de las actividades productivas en línea (teletrabajo) y el crecimiento coyuntural de los servicios de entrega a domicilio.
- Los organismo municipales relacionados con la movilidad están trabajando en la definición de un plan para reactivar los servicios de movilidad en el DMQ.

Escenario de Partida para el reinicio de las actividades Post Cuarentena

1. Disminución de la demanda en el uso del TP

Principalmente por efecto de la limitación del uso de la capacidad disponible en las unidades de transporte y también por la propia precaución de los usuarios por evitar el contacto con los otros usuarios. Se prevé una disminución de la demanda: 20 % Inasistencia escolares 10 % teletrabajo y utilización vehículo privado y otros modos (precaución del contagio).

2. Incremento por el uso del vehículo particular y de los servicio de taxi, por ende de los flujos de tráfico en la red vial

Las condiciones de la presencia del virus mantendrá la alerta para que las personas se motiven para tomar precauciones de contagio (Resolver sus desplazamientos de manera autónoma).

3. Incremento de los desplazamientos a pie y del uso de bicicletas y otros medios alternativos de transporte

Se asume que la toma de precauciones para evitar el contagio motivará al incremento de viajes en estos modos de desplazamiento.

DEMANDA ESTIMADA DEL TP POST EMERGENCIA

SUBSISTEMA	DEMANDA ACTUAL	DEMANDA PROYECTADA
CONVENCIONAL	1'602.292,00	1'121.604,40
TRONCALES - METROBÚS-Q	917.950,00	642.565,00
ALIMENTADORES	497.923,00	348.546,10
COMBINADO	349.656,81	244.759,77
TOTAL	3'367.821,81	2'499.062,57

Escenario de Partida para el reinicio de las actividades Post Cuarentena

4. Mantenimiento de medidas de soporte de bioseguridad en los servicios de movilidad

En cumplimiento a la regulaciones sanitarias, el sistema de transporte público implementará mecanismos específicos para evitar la propagación de la pandemia (asepsia personal, en las unidades de transporte y equipamiento de paradas y estaciones).

Una medida sanitaria importante en el sistema es la de mantener la distancia social entre personas, la cual incidirá directamente en la capacidad de la flota disponible del subsistema de transporte público.

5. Ampliación progresiva del uso de la capacidad disponible en las unidades de Transporte Público, según las disposiciones de la entidad competente

La capacidad total del sistema de transporte será recuperada progresivamente conforme se vaya modificando las condiciones del tratamiento de la emergencia sanitaria.

CAPACIDAD DE FLOTA DE TRANSPORTE PÚBLICO

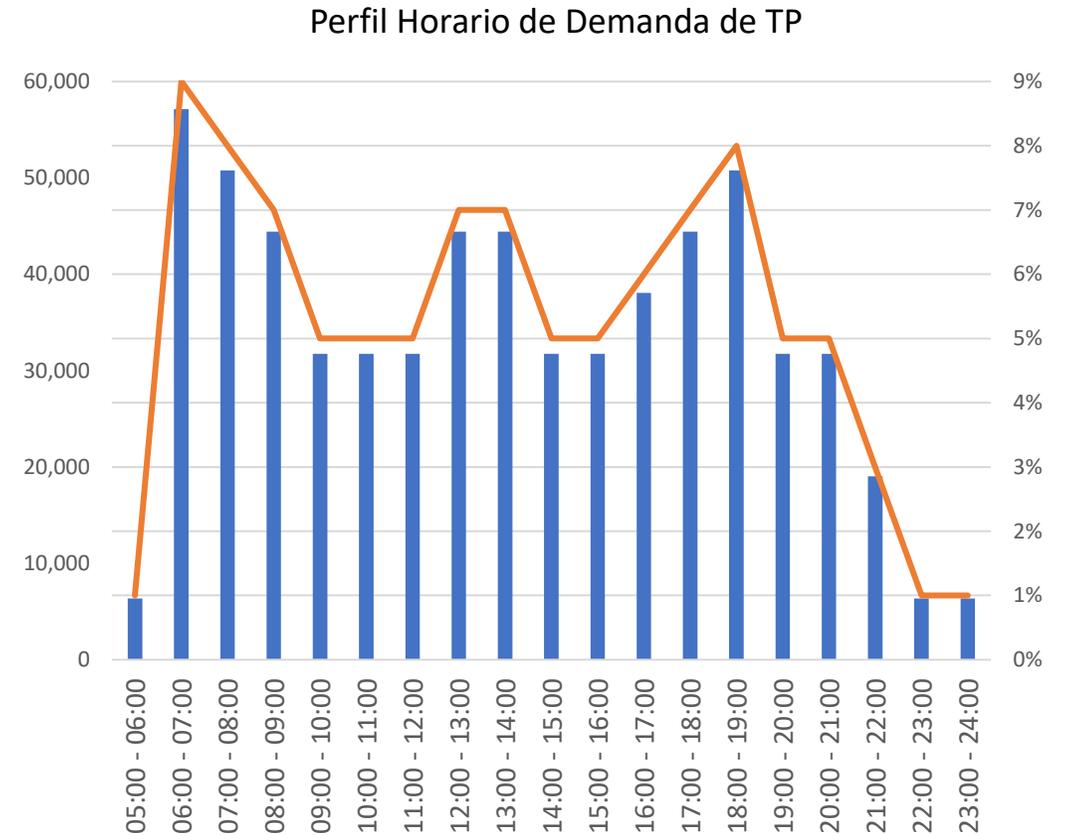
TIPO DE VEHÍCULO	CAPACIDAD ACTUAL	CAPACIDAD MÁXIMA (58%)	CAPACIDAD SOLO SENTADOS
MINI BUS	50	30	25
BUS URBANO - BUS INTRACANTONAL COMBINADO	90	52	40
BUS ARTICULADO	160	80	36
BUS BIARTICULADO	250	125	50

Medidas de Mitigación para el reinicio de las operaciones de movilidad Post Cuarentena

1. Gestión de la Demanda

Generar una disminución de un 30% de la demanda diaria de TP:

- Mantenimiento de teletrabajo
- Suspensión de actividades escolares presenciales hasta finalizar el año lectivo
- Desfase de hora y media de la jornada laboral por sectores (libertad para que las entidades publicas y privadas puedan establecer el desfase horario que mas convenga a su desempeño).
- Ampliación de la semana laboral a 7 días (se mantienen los 2 días de descanso seguidos).
- Gestión del comercio orientada a la reducción de viajes (Productos perecibles y alimentos terminados).



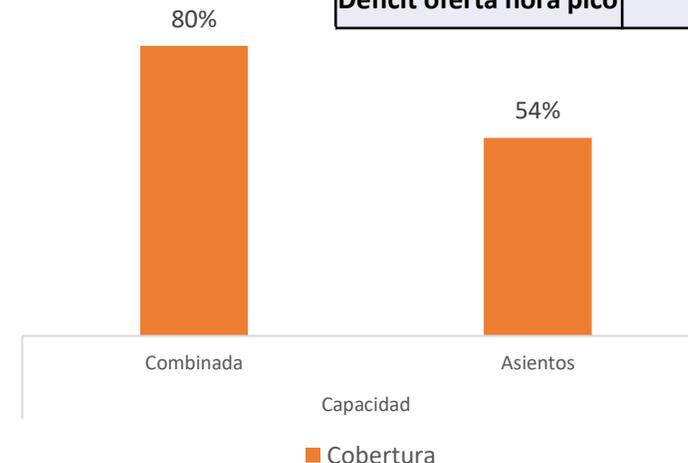
Medidas de Mitigación para el reinicio de las operaciones de movilidad Post Cuarentena

2. Ajuste del Plan Operación

- Se mantiene las rutas, las operadoras y la flota actual, en el subsistema de transporte convencional. La SM aprobará propuestas de optimización de la oferta.
- En el subsistema Metrobús-Q (BRT), la EPMT PQ optimizará el uso de la flota disponible (Reingeniería de servicios).
- Incrementar la velocidad promedio de circulación TP
- Habilitar el uso de la flota que se encuentra fuera de servicio.
- Se deja de operar las cinco rutas emergentes .
- Dar cumplimiento a los estándares sanitarios dispuestos por la Autoridad.
- Control de la prohibición de llevar pasajeros de pie en la flota de buses inter e intraprovinciales, y prohibición de incremento de flota (gestión de la ANT).
- La capacidad de las unidades de TP, será limitada por la disposición de las Autoridad Municipales.
- No incrementar nueva flota por la situación emergente. Esta debe darse de manera programada según las definiciones del plan de restructuración de rutas.

Propuesta de Capacidad Utilizable en el Sistema de Transporte Público

TIPO DE VEHÍCULO	NÚMERO DE VEHÍCULOS	OFERTA DIARIA 1 (Uso del 58% de la capacidad)	OFERTA DIARIA 2 (Solo sentados)
MINI BUS	350	105.000	87.500
BUS URBANO	2434	1'771.952	1.363,040
BUS INTRACANTONAL COMBINADO	434	225.680	243.040
BUS ARTICULADO	240	720.000	120.960
BUS BIARTICULADO	80	240.000	56.000
Total día		3'062.632	1'870.540
Capacidad Hora pico		199.336,00	136.110,00
Capacidad requerida hora pico		249.906,26	
Déficit oferta hora pico		20%	46%



Medidas de Mitigación para el reinicio de las operaciones de movilidad Post Cuarentena

3. Medidas Sanitarias

- Disponibilidad de kits sanitarios en las unidades .
- Asepsia en buses, paradas, estaciones y terminales.
- Los usuarios solo podrán acceder a los servicios de TP utilizando mascarilla.
- Separación social (capacidad máxima propuesta).



RUBRO	VALOR MES
Desinfección diaria de la unidad	180
Gel antiséptico	100
Elemento protector a conductor	12,5
Mascarillas y guantes	220
Alcohol para rodapie	60
TOTAL	572,5
TOTAL FLOTA (3.278)	1'876.655,00

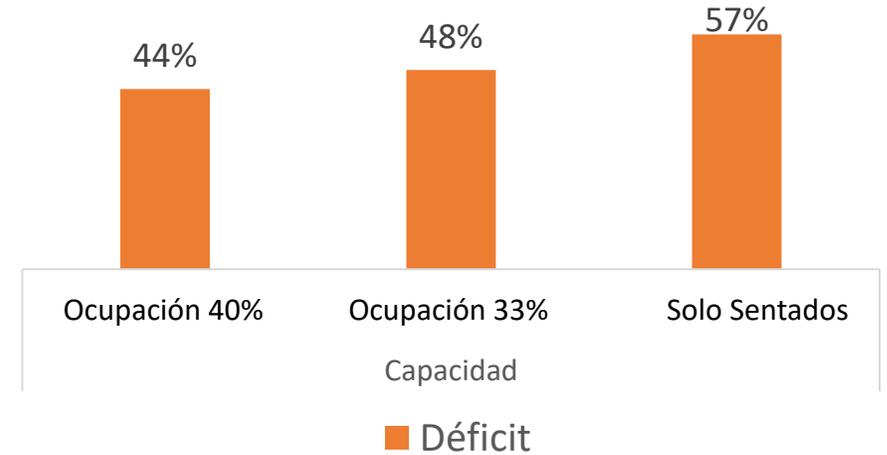


Medidas de Mitigación para el reinicio de las operaciones de movilidad Post Cuarentena

IMPACTO EN LA EPMT PQ

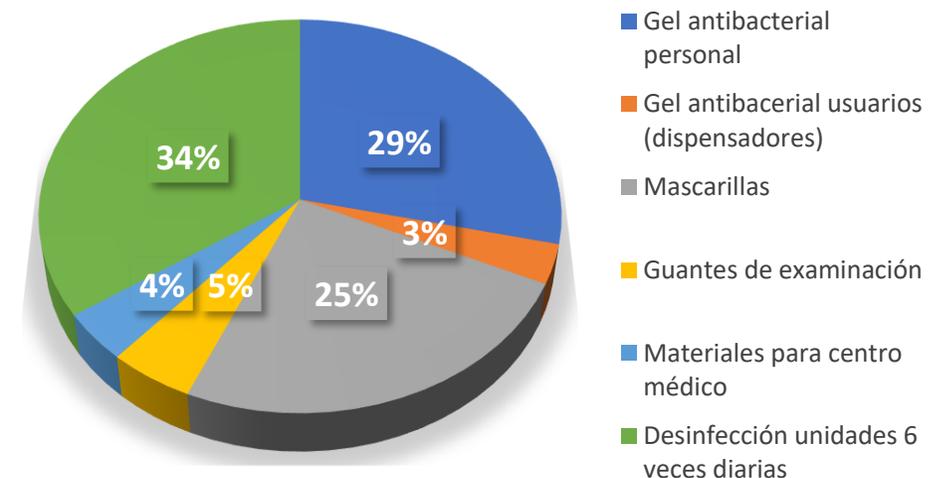
Escenarios de Recaudación (8 meses)

Presupuesto de Ingresos 2020	Capacidad		
	Ocupación 40% (48 de pie)	Ocupación 33% (32 de pie)	Solo Sentados
39.188.317	17.071.076	18.874.811	22.224.607
Déficit	44%	48%	57%



Costo de Insumos de Asepsia

Ítem	Mensual	8 meses
Gel antibacterial personal	\$ 66.249,00	\$ 529.992,00
Gel antibacterial usuarios (dispensadores)	\$ 7.500,00	\$ 60.000,00
Mascarillas	\$ 57.150,00	\$ 457.200,00
Gautes de examinación	\$ 11.325,00	\$ 90.600,00
Materiales para centro médico	\$ 15.000,00	\$ 75.000,00
Desinfección unidades 6 veces diarias, Terminales y Paradas	\$ 80.000,00	\$ 640.000,00
Total		\$1.852.792,00



Medidas de Mitigación para el reinicio de las operaciones de movilidad Post Cuarentena

4. Medidas de mitigación del impacto económico en el Transporte Público.

- Considerar la posibilidad de introducir un ajuste tarifario.
- Medidas fiscales de apoyo al sector transporte (eliminación de impuestos, aranceles, otros).
- Ingresos no tarifarios y negocios asociados al servicio de transporte.
- Potencial subvención para reducir la diferencia de ingresos por tarifa debido a la reducción de ocupación de las unidades durante un periodo de ocho meses.



Medidas de Mitigación para el reinicio de las operaciones de movilidad Post Cuarentena

Impacto económico en el Transporte Público - Escenario con referencia a la tarifa actual

Situación antes de la cuarentena

RUBRO	VALOR
Demanda actual bus/ día	965
Tarifa equivalente	0.22
Ingresos día por bus	212.3
Ingresos mes por bus	5.608,966
Km día	194
Km mes	5.432
Ingreso por km	1.03

Situación con una ocupación del 58% de la capacidad de las unidades de transporte

RUBRO	VALOR
Demanda prevista	654
Tarifa equivalente	0.22
Ingresos día por bus	143.88
Ingresos mes por bus	3.801,31
Km día	221,71
Km mes	6.208

Distribución de la disminución de la subvención para cubrir la diferencia de ingresos para un periodo de ocho meses
Situación con 58% de ocupación

RUBRO	VALOR U BUS	VALOR TOTAL
Diferencia	1.446,13	37'923.185,15
Municipio (40%)	578,45	13'273.114,80
Gobierno (60%)	867,68	17'065.433,32

Situación con una ocupación solo sentados en las unidades de transporte

RUBRO	VALOR
Demanda prevista	483
Tarifa equivalente	0.22
Ingresos día por bus	106.15
Ingresos mes por bus	2.804,48
Km día	221,71
Km mes	6.208

Distribución de la disminución de la subvención para cubrir la diferencia de ingresos para un periodo de ocho meses
Situación solo sentados

RUBRO	VALOR U BUS	VALOR TOTAL
Diferencia	2.243,59	58'835.809,75
Municipio (40%)	897,43	20'592.533,41
Gobierno (60%)	1.346,15	26'476.114,39

Estos valores no incluyen los costos que se incurran en bioseguridad en las unidades de TP.

Medidas de Mitigación para el reinicio de las operaciones de movilidad Post Cuarentena

Impacto económico en el Transporte Público - Escenario con una referencia de tarifa de \$0.30 y \$ 0.12 reducida

Situación antes de la cuarentena

RUBRO	VALOR
Demanda actual bus/día	965
Tarifa equivalente	0.22
Ingresos día por bus	212.3
Ingresos mes por bus	5.608,966
Km día	194
Km mes	5.432
Ingreso por km	1.03

Situación con una ocupación del 58% de la capacidad de las unidades de transporte

RUBRO	VALOR
Demanda prevista	654
Tarifa equivalente	0.26
Ingresos día por bus	170.04
Ingresos mes por bus	4.492,46
Km día	221,71
Km mes	6208

Situación con una ocupación solo sentados en las unidades de transporte

RUBRO	VALOR
Demanda prevista	483
Tarifa equivalente	0.26
Ingresos día por bus	125.45
Ingresos mes por bus	3.314,39
Km día	221,71
Km mes	6208

Distribución del disminución de la subvención para cubrir la diferencia de ingresos para un periodo de ocho meses
Situación con 58% de ocupación

RUBRO	VALOR U BUS	VALOR TOTAL
Diferencia	823,21	23´423.469,81
Municipio (40%)	357,28	8´198.214,43
Gobierno (60%)	535,92	10´540.561,41

Distribución del disminución de la subvención para cubrir la diferencia de ingresos para un periodo de ocho meses
Situación solo sentados

RUBRO	VALOR U BUS	VALOR TOTAL
Diferencia	1.835,66	48´138.389,80
Municipio (40%)	734,26	16´848.436,43
Gobierno (60%)	1.101,40	21´662.275,41

Estos valores no incluyen los costos que se incurran en bioseguridad en las unidades de TP.

Medidas de Mitigación para el reinicio de las operaciones de movilidad Post Cuarentena

Impacto económico en el Transporte Público - Escenario con pago de los servicios TP por kilómetro recorrido

Condiciones Necesarias

FINANCIERAS

- La diferencia del presupuesto requerido para pagarse por kilómetro en las condiciones actuales, se estima en \$85'000.000 (USD 1,05-km), para el período de 8 meses.
- La diferencia del presupuesto requerido para pagarse por kilómetro, se estima en \$120'000.000 (USD 1,49/km), calculado sobre la base de la tarifa técnica presentada en el proyecto de ordenanza, para el período de 8 meses.
- Necesidad de un mecanismo para centralizar ingresos del recaudo minimizando riesgos de evasión y fraude, que debería estar bajo la responsabilidad del MDMQ.

TÉCNICAS

- No se dispone de los sistemas tecnológicos que permitan aplicar esta alternativa debido a que se necesita tener una verificación de la operación y recaudo en los buses.
- Existe sobre oferta de buses y kilómetros de operación que ocasionarán pérdidas al administrador del sistema.

LEGALES

- El contrato actual de operación no contempla esta forma de pago, por lo cual se deberían suscribir nuevos contratos con las actuales condiciones.
- No existe aprobado un modelo de gestión que permita implementar esta forma de pago.

Por lo expuesto, en las condiciones actuales , esta alternativa no es viable de aplicarse

Medidas de Mitigación para el reinicio de las operaciones de movilidad Post Cuarentena

5. Definición de un modelo transitorio para gestionar las medidas de movilidad para la coyuntura.

- Aprobación del PEMPC-DMQ y redireccionamiento del financiamiento para su implementación.
- Resolución administrativa, que determina la capacidad máxima de ocupación de las unidades de TP en el período de abril a diciembre del 2020, el reglamento para la fiscalización y el pago de compensaciones correspondientes.
- Resolución administrativa, que determina las condiciones sanitarias de la prestación y el uso de los servicios de TP en el DMQ.
- Ordenanza Metropolitana, que establece el régimen administrativo de sanciones del incumplimiento de las medidas transitorias para la prestación del transporte público en el DMQ.
- Ordenanza Metropolitana, que modifica el presupuesto anual del DMQ para generar las condiciones de financiamiento del PEMPC – DMQ.

6. La comunicación e información pública seguirá siendo masiva y permanente sobre todas las acciones a implementarse

- Promoción y difusión de las medidas sanitarias incorporadas en la prestación del servicio de TP.
- Mantener activa la campaña de comportamiento ciudadano respecto del control de la contaminación sanitaria.
- Mecanismos de comunicación ciudadana para el ejercicio de la auditoria popular sobre las medidas sanitarias y operacional en el sistema de TP de pasajeros.

7. Aplicación del plan estratégico PEMPC - DMQ en el período de abril a diciembre de 2020, para implementar las acciones inmediatas y de corto plazo.

- Programación detallada para la implementación de las acciones previstas en las fases:
 - Fase 1: 15 días
 - Fase 2: tres meses
 - Fase 3: 2 años

Proceso de pago de posible pago de compensación

Condiciones a cumplir para el pago:

- Vehículo debe tener matrícula al día y revisión vehicular aprobada.
- Reporte automático diario de kilómetros operados.
- Informe en línea de operación mensual.
- Orden a fideicomiso para efectuar el pago máximo 10 días luego de finalizado el mes.



- Informe en página WEB de los beneficiarios del pago mensual.
- Pago se efectúa en función de los kilómetros ejecutados mes y conforme a la programación establecida.
- Cumplimiento mínimo de la programación del 95%, pago completo.
- Para cumplimiento menor se podrá cancelar el valor proporcional correspondiente.

Presupuesto Referencial del PEMPC

Responsable: Municipalidad

No.	Tipo de inversión	Valor
1	Operación (Incluye: subvención por regulación de ocupación de unidades de TP, control y estudio carga pesada)	14'534.387,92
2	Comunicación y difusión	550.000,00
3	Transporte alternativo	3'780.000,00
TOTAL		18'864.387,92

Responsable: Gobierno Nacional

No.	Tipo de inversión	Valor
1	Subvención por regulación de ocupación de unidades de TP	14'054.081,89
2	Transporte Público Institucional	1'960.000,00
TOTAL		16'014.081,89

Responsable: Operadores privados

No.	Tipo de inversión	Valor
1	Asepsia en Transporte Público	15'013.240,00
2	Asepsia en otros medios de Transporte	6'799.000,00
TOTAL		21'812.240,00