



**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN NO. 030 – ORDINARIA DE LA
COMISIÓN DE MOVILIDAD**

MIÉRCOLES 15 DE ABRIL DE 2020

En el Distrito Metropolitano de Quito, siendo las 09h08 del 15 de abril de 2020, conforme a la convocatoria efectuada el 13 de abril de 2020, se lleva a cabo, de manera virtual, por medio de la plataforma “Microsoft Teams”, la sesión No. 030 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 para la instalación de la sesión, mismo que se encuentra conformado por los siguientes concejales presentes: Eduardo del Pozo Fierro, Mónica Sandoval Campoverde, 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	4	1

Además, se registra la presencia de los siguientes funcionarios: 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; Edison Yáñez Romero e Hidalgo Núñez de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito; Darío Chávez y Gustavo Hinojosa de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito; Patricio Salazar de la Secretaría General del Concejo Metropolitano; Hernán Bedoya, asesor del concejal Omar Cevallos Patiño; Patricia Andrade Baroja y Gabriela Mendieta, asesoras del concejal Santiago Guarderas Izquierdo; y, Rodrigo Ramos, asesor de la concejala Analía Ledesma García.

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. Presentación de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito sobre las acciones a adoptar para la reactivación del servicio de trolebús y alimentadores.
2. Presentación de la Secretaría de Movilidad sobre la metodología a aplicar para la reestructuración de rutas y frecuencias.

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				
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 presentes de la Comisión se aprueba el orden del día.

DESARROLLO DE LA SESIÓN

Punto uno: Presentación de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito sobre las acciones a adoptar para la reactivación del servicio de trolebús y alimentadores.

El Ing. Gustavo Hinostroza, de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, realiza la exposición del “Plan operativo para atención en emergencia sanitaria”. Detalla el servicio que la empresa a la que representa viene prestando, así como también, la variación que ha sufrido la demanda por la emergencia. Finaliza comentando los escenarios que se podrían presentar por la adopción de las restricciones en el transporte público y los costos que se generarían por los temas de bioseguridad, el servicio de emergencia y el costo de operación ajustado.

(Se agrega como anexo 1, la presentación realizada por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito)

El concejal Eduardo del Pozo Fierro, pregunta si la presentación realizada por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, fue planificada, trabajada y coordinada de manera conjunta con las diferentes áreas del Municipio, puesto que comenta



que encuentra contradicción con las presentaciones realizadas en ocasiones anteriores por la Secretaría de Movilidad y la Empresa Metro de Quito.

Siendo las 09h18, ingresa a la sesión virtual la concejala Analía Ledesma García.

El Ing. Gustavo Hinostroza, de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, responde la inquietud del concejal Eduardo del Pozo Fierro, en el sentido de que tanto las presentaciones anteriores de la Secretaría de Movilidad y la Empresa Metro de Quito, como la presente, han sido trabajadas en conjunto por las dependencias municipales descritas.

La concejala Mónica Sandoval Campoverde, cuestiona la afirmación realizada por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, en la que indica que, producto de la pandemia, existirá poca demanda en los usuarios de transporte público, comenta que aquello es relativo, y que es necesario ver el ejemplo de las aglomeraciones en los mercados municipales. Finaliza manifestando que es necesario prepararse para las aglomeraciones, pues a su criterio, si existirán, cuando se termine la cuarentena.

El concejal Omar Cevallos Patiño, manifiesta que es erróneo pensar que no habrá demanda de usuarios en el transporte público, puesto que la ciudadanía no tiene dinero para transportarse en taxis, la mayoría de ciudadanos no tienen vehículos y tampoco existe la cultura de la bicicleta. Finaliza diciendo que hace falta establecer reglas claras, entre esas la toma obligatoria de la temperatura, para que las personas que utilizarán el transporte público conozcan las circunstancias en las que podrán hacer uso del transporte público.

El concejal Eduardo del Pozo Fierro, comenta que es necesario avanzar y trabajar en protocolos de prevención en el uso del transporte público. Añade que, para cristalizar la aplicación de los protocolos mencionados, es necesario analizar las propias cuentas de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, ya que es oportuno optimizar los recursos propios primero, y luego buscar, de ser necesario, una posible reforma presupuestaria.

El Ing. Edison Yáñez, Gerente de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, comenta que la presentación realizada en sesiones anteriores, por parte de la Empresa Pública Metropolitana Metro y la Secretaría de Movilidad, estuvieron planificadas de forma conjunta y en función de lo que necesita la ciudad. Comenta que el regreso a la normalidad tendrá que ser de manera escalonada. Explica que, para evitar nuevos brotes de la pandemia, se necesitará, entre otras cosas, clasificar las actividades económicas, eliminar el efectivo de los buses, saber realmente cuántas personas viajan en el transporte público, evitar las aglomeraciones, etc.



El Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad, comenta que la OMS está manifestando su preocupación por los nuevos brotes de la pandemia, que se han registrado a partir de la habilitación del transporte público, por lo que expresa la necesidad de tomar medidas extremas en esta área. Finaliza manifestando que el retorno a las actividades normales, debe ser progresivo y gradual, es decir, se tiene que segmentar las actividades económicas e impulsar el transporte empresarial colectivo.

La concejala Analía Ledesma García, comenta que evidencia contradicciones en los planteamientos, puesto que, por un lado, se dice pongamos restricciones al parque automotor privado, potenciemos el transporte público, y, por otro lado, se dice evitemos aglomeraciones en el transporte público, por lo que se pregunta, ¿cómo nos trasladamos? Manifiesta la necesidad de contar con planes de comunicación claros, para que la ciudadanía pueda entender las decisiones adoptadas en esta temática tan compleja.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, comenta que esta presentación ha sido lo más cercano a lo que la Comisión de Movilidad estaba buscando, por lo que pide que aterricen las ideas planteadas, que acojan las observaciones de los concejales y cristalicen la propuesta, para conocer, en la siguiente sesión, un plan avanzado en el 75 u 80%. Manifiesta su respaldo a lo mencionado por la concejala Analía Ledesma García, en el sentido de contar con una campaña de comunicación importante.

Segundo punto: Presentación de la Secretaría de Movilidad sobre la metodología a aplicar para la reestructuración de rutas y frecuencias.

El Arq. Marcelo Narváez, funcionario de la Dirección Metropolitana de Políticas y Planeamiento de la Movilidad, de la Secretaría de Movilidad, expone la metodología que se utilizará para la reestructuración de rutas y frecuencias, el modelo conceptual, las condiciones para la operación integrada y los componentes del Plan de Reestructuración de las Rutas y Frecuencias. Finaliza comentando que la reestructuración de rutas y frecuencias del transporte público, es uno de los componentes que, aplicándolo de manera correcta, permitirá conseguir el objetivo macro, que es implementar el Sistema Integrado del Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito.

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

La concejala Mónica Sandoval Campoverde, comenta que es improductivo tratar la reestructuración de rutas y frecuencias, sin antes haber analizado y debatido Sistema Integral de Recaudo (SIR) del Transporte Público. Puesto que, al decir de la señora concejala, es necesario avanzar en orden, para ganar tiempo y evitar que los avances y análisis realizados se diluyan, por no haber realizado las cosas en orden. Finaliza comentando que pagar compensaciones a los privados es una locura y solicita a la Secretaría de Movilidad que,



para la próxima sesión, se presente el modelo del nuevo contrato de operación del transporte público.

El concejal Omar Cevallos Patiño, manifiesta que esto de las rutas y frecuencias es una necesidad que tiene la ciudad, hace muchísimo tiempo. Presenta sus inquietudes: ¿Qué se realizará para que las empresas privadas encuentren atractivo e interesante las nuevas rutas de operación?, y ¿Cómo se realizarán las firmas de los nuevos contratos, si aún no hay una tarifa definida? Finaliza manifestando la necesidad de profundizar en el tema de entregar compensaciones, ya que considera necesario saber: ¿Quién pagará esos 15.000 dólares de compensación?, y ¿Qué pasará con esos vehículos producto luego de las compensaciones?

El Ing. Edison Yáñez, Gerente de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, ratifica que la presentación realizada en esta sesión, es producto del trabajo conjunto de las distintas dependencias municipales. Manifiesta que el tema de la compensación está definido normativamente en la ordenanza 194, sancionada en el año 2012. Añade que es necesario pensar en cómo se acoge a los valles también, pensando más que en una integración de nuevas rutas, en una red vial de transporte.

El Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad, manifiesta que no se podría reubicar todo el excedente de los buses con la restructuración de rutas y frecuencias, lo que si sería viable sería hacerlo de forma puntual, en algún barrio que no cuente con el servicio y que no se consideró en el proyecto original. Comenta que la sustitución 3x1 o 4x1 de buses no es una mala herramienta, sino más bien, lo malo fue el manejo que, en ocasiones anteriores, le brindó la administración.

La concejala Analía Ledesma García, pregunta: ¿Qué va a pasar con los 600 buses que, según las exposiciones, están sobrando y qué va a pasar con los 600 buses que quieren legalizarse?, ¿Cómo va a funcionar el pago por servicio por kilómetro cuadrado independientemente de la demanda, es decir, sin que el Municipio de Quito tenga que garantizar la demanda?, ¿Cuánto va a tener que subsidiar el Municipio?

El Arq. Marcelo Narváez, funcionario de la Dirección Metropolitana de Políticas y Planeamiento de la Movilidad, de la Secretaría de Movilidad, responde a las preguntas de la concejala Analía Ledesma García, aclarando que el tema relacionado a la demanda y a la inclusión de 6 pasajeros por metro cuadrado, corresponde a un escenario en estado de normalidad. Respecto al pago por kilómetro comenta que existe un modelo mixto, es decir, se cancela por kilómetro recorrido y por pasajero transportado, de esta forma se evita que recorran por recorrer y se concentren en brindar un buen servicio.

El Ing. Edison Yáñez, Gerente de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, complementa la respuesta para la concejala Analía Ledesma García, puntualizando que el



Municipio de Quito no está garantizando la demanda, si no el servicio de transporte público para los ciudadanos, ya que se ofrece una cantidad de kilómetros para que sean recorridos por los buses y se pagará en función de eso, permitiendo de esta forma un control y manejo efectivo del dinero.

El **Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad**, manifiesta que lo que se plantea son solo alternativas. Respecto al excedente de buses consultado, comenta que se tiene normativamente tres opciones: 1) Reubicar; 2) Sustituir; y 3) Compensar, añade que se deberá analizar la mejor opción. Finaliza agradeciendo las observaciones planteadas y reafirma el compromiso de trabajar mancomunadamente para obtener resultados que beneficien a la ciudad.

El **concejal Santiago Guarderas Izquierdo**, agradece el trabajo realizado por las distintas dependencias y menciona que es evidente que se está avanzando en el análisis de la problemática, sin embargo, solicita acelerar el desarrollo y cumplimiento del cronograma, ya que se ha venido discutido de manera seguida y por mucho tiempo estos temas. Ratifica el pedido de la concejala Mónica Sandoval Campoverde para contar, en la próxima sesión, con el modelo del nuevo contrato de operación que suscribirán las operadoras del transporte público.

Siendo las 12h22, 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	2020-06-29	
Revisado por:	Samuel Byun	PSGC (S)	2020-06-29	

ANEXO 1

TRANSPORTE DE PASAJEROS



Plan operativo para atención en Emergencia Sanitaria

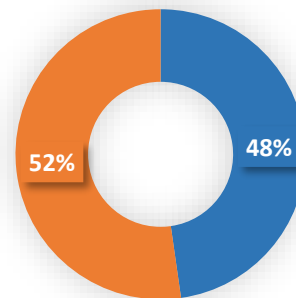
15 de abril 2020

Servicio EPMT PQ

TRANSPORTE DE PASAJEROS

grande otra vez

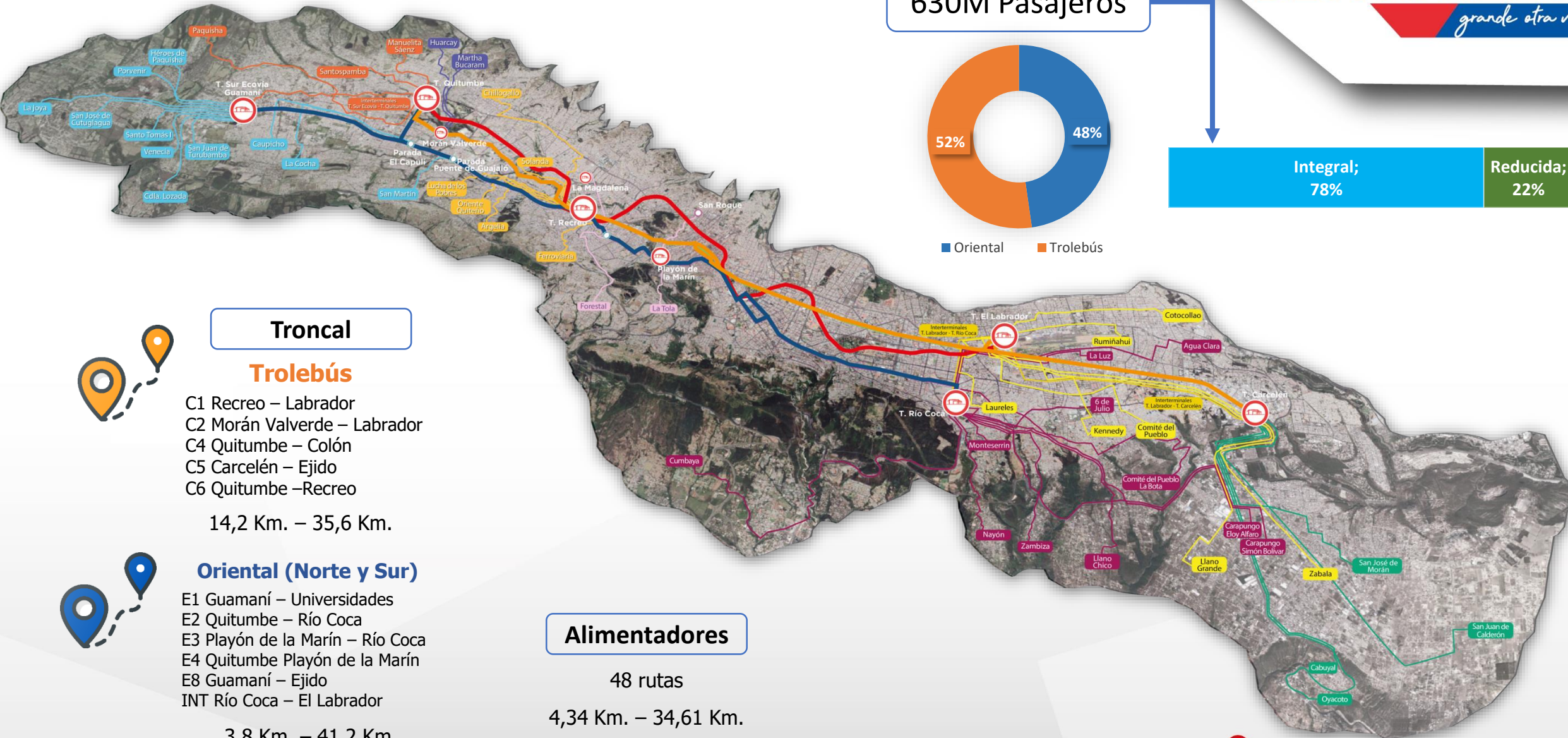
630M Pasajeros



Integral;
78%

Reducida;
22%

■ Oriental ■ Trolebús



Troncal

Trolebús

- C1 Recreo – Labrador
- C2 Morán Valverde – Labrador
- C4 Quitumbe – Colón
- C5 Carcelén – Ejido
- C6 Quitumbe –Recreo

14,2 Km. – 35,6 Km.

Oriental (Norte y Sur)

- E1 Guamaní – Universidades
- E2 Quitumbe – Río Coca
- E3 Playón de la Marín – Río Coca
- E4 Quitumbe Playón de la Marín
- E8 Guamaní – Ejido
- INT Río Coca – El Labrador

3,8 Km. – 41,2 Km.

Alimentadores

48 rutas

4,34 Km. – 34,61 Km.

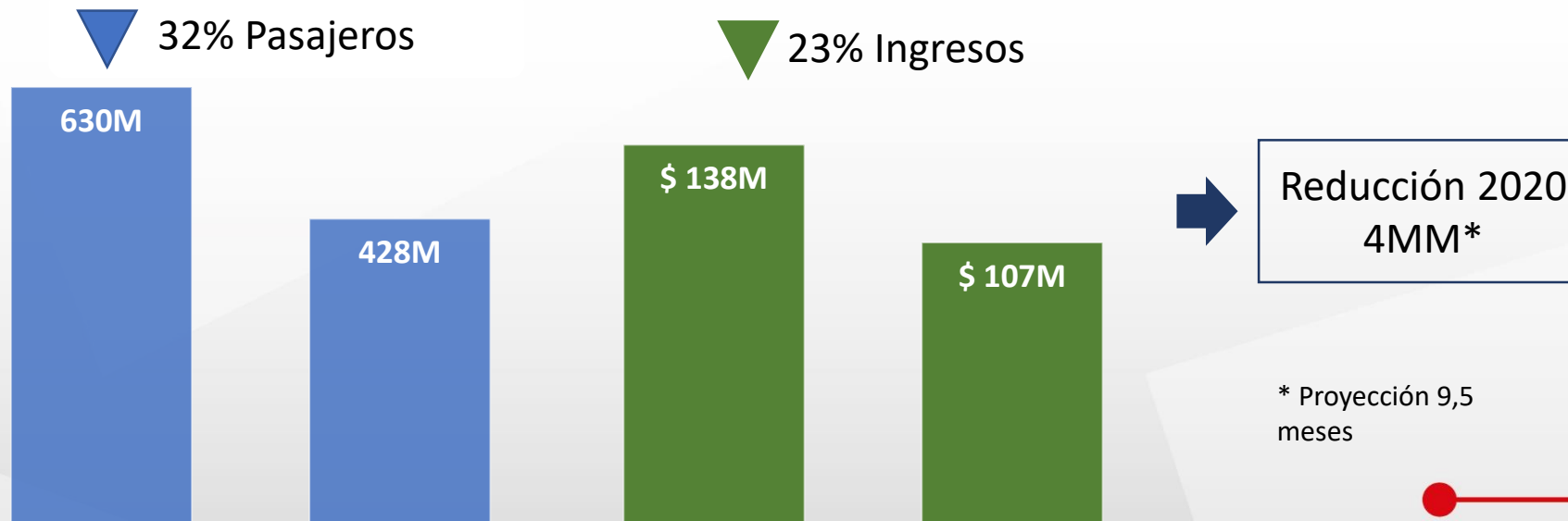
Variación de demanda

Medidas

- Suspensión de clases
- Teletrabajo
- Distanciamiento social

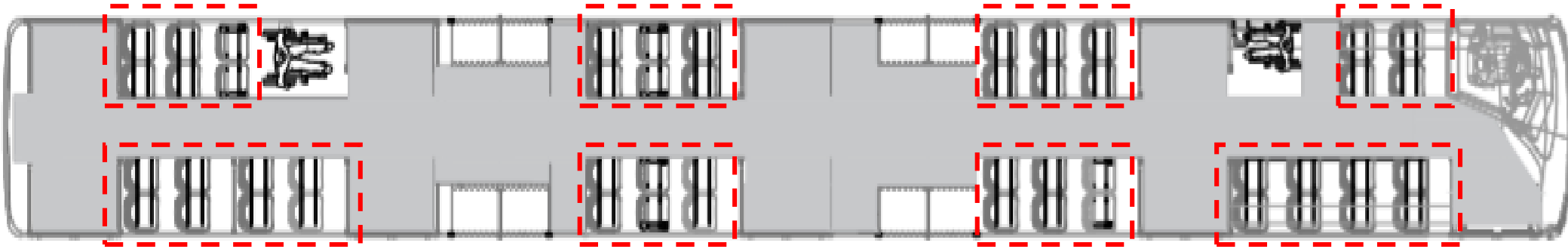
Prevención a contagio

- Selección de otros medios (particulares, comerciales, bicicleta, caminata o informales)
- Grupos vulnerables

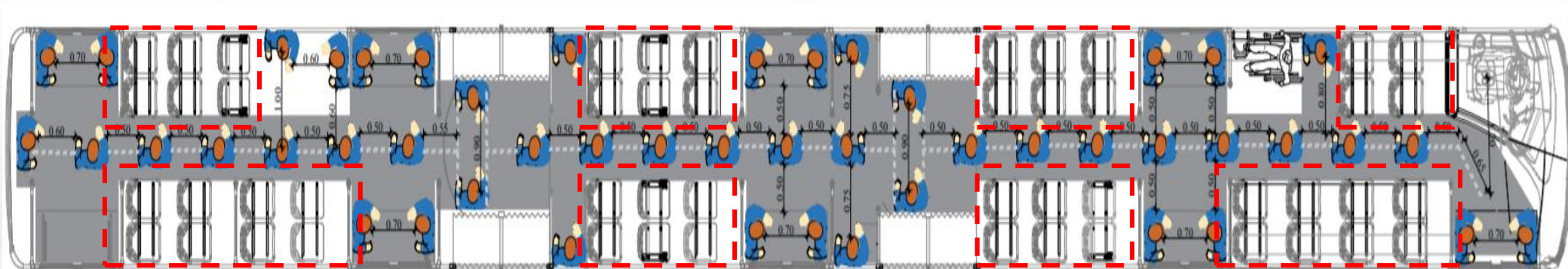


Restricción oferta

Asientos: **20% capacidad**

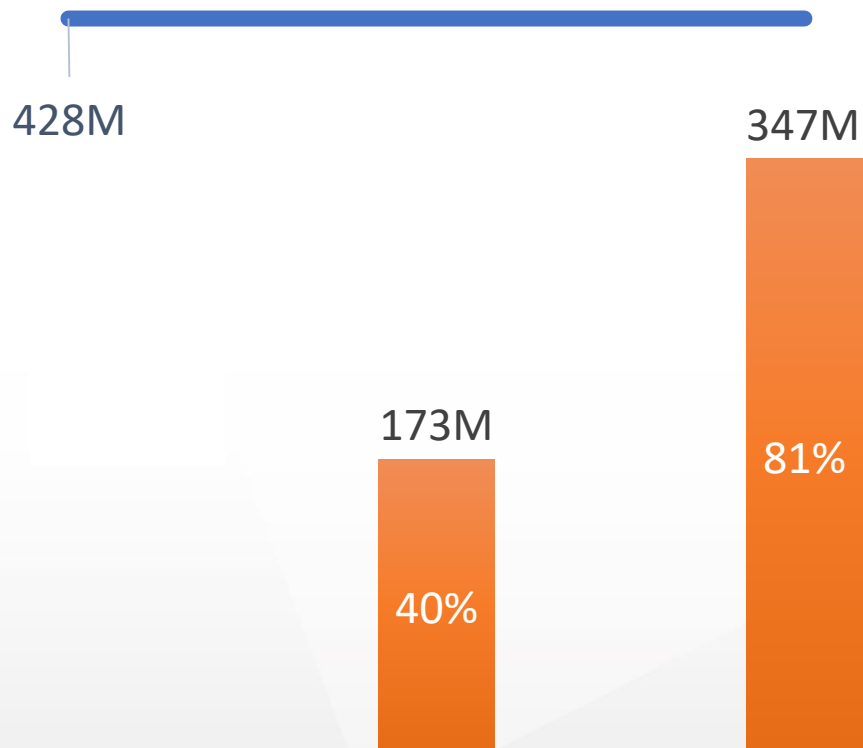


Combinada: **40% capacidad**



Escenarios

Oferta / Demanda



Asientos: 20% capacidad

- Ingresos 2020: 19MM
- Déficit: 20MM – 52%

Combinada: 40% capacidad

- Ingresos 2020: 30MM
- Déficit: 9MM – 24%



Medidas de contingencia

Bio seguridad

- Dotación de elementos de protección a trabajadores (obligatoriedad)
- Implementación de dispensadores de desinfectante para usuarios
- Desinfección de unidades en arribos e infraestructura
- Adaptación de cabinas
- Señalización en infraestructura

Reducción de riesgo

- Identificación de personal vulnerable
- Definición de protocolo de respuesta
- Comunicación permanente interna y externa de hábitos de prevención e higiene

Plan Operacional

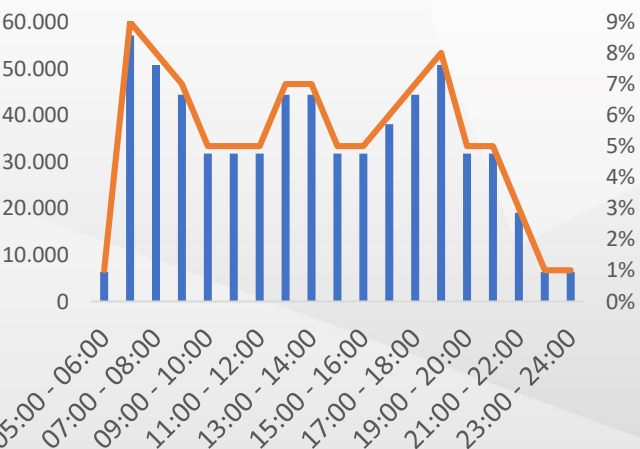
- Incremento de 9% de flota operativa
- Reforma de operación en troncal (circuitos e intervalos incremento 22% km)
- Mantener servicio de alimentadores
- Coordinación interinstitucional para gestión de tránsito y seguridad

Gestión de demanda

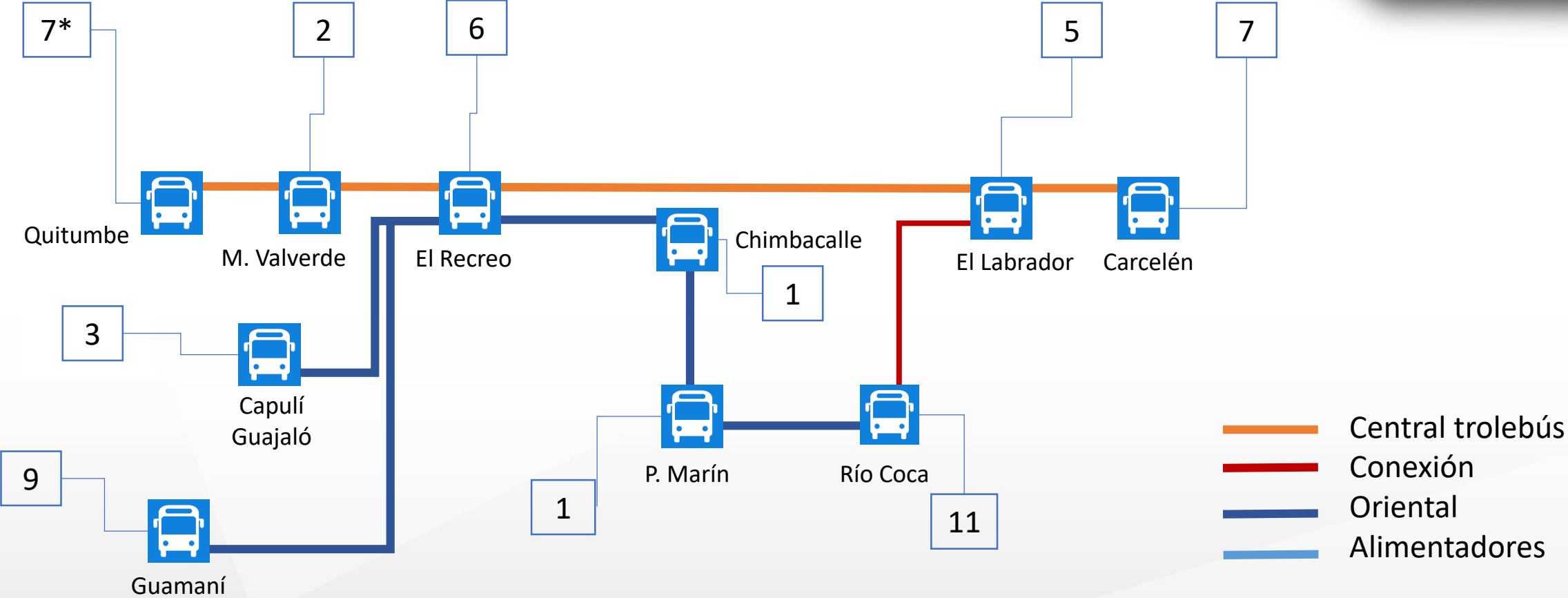
- Atenuar picos, gestión con sectores producción, comercio, servicios, etc.

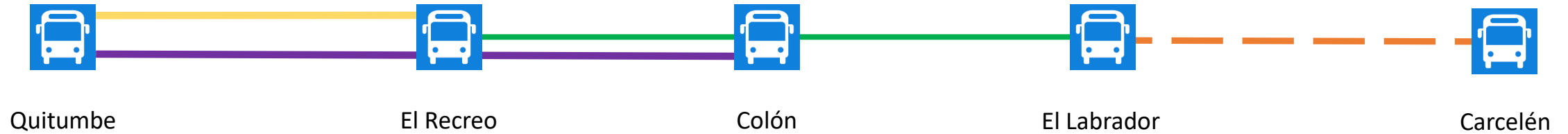
Medios alternativos

- Integración de servicios
- Asignación de rutas






Red de servicios



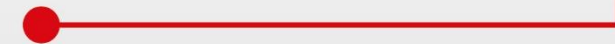


Circuitos

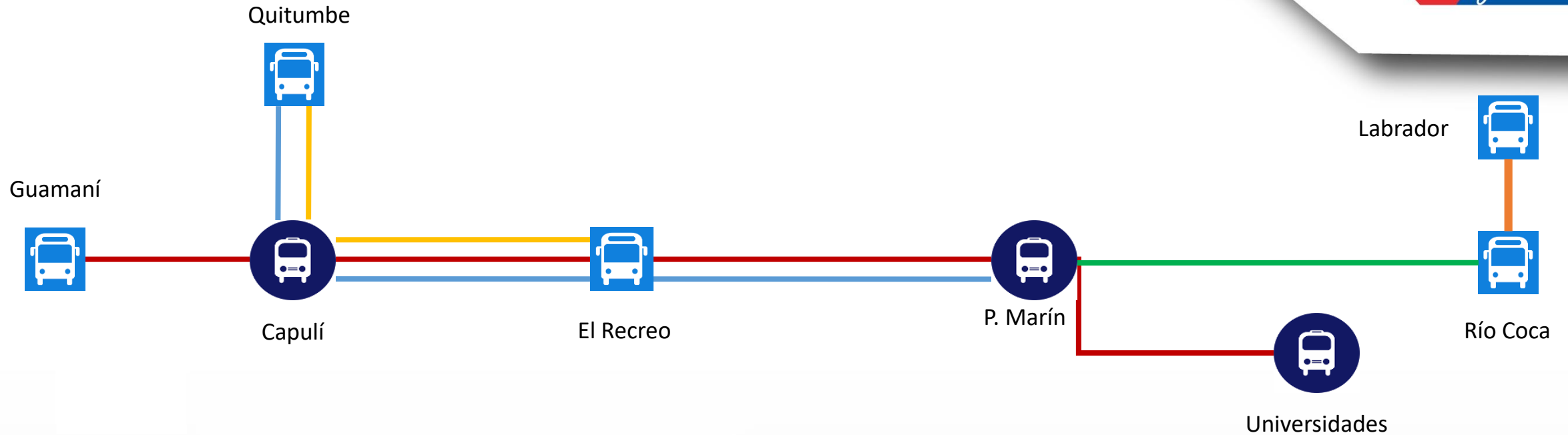
-  El Recreo – El Labrador / 71 u
-  Quitumbe – Colón / 27 u
-  Quitumbe – El Recreo / 6 u

104 Unidades operativas






- Suspensión de circuitos C2 y C5
- Atención de El Labrador – Carcelén con 18 buses tipo
- Reubicación de rutas alimentadoras Llano Grande y Cisne a Terminal Carcelén



Corredor Oriental



Circuitos

-  Guamaní – Universidades / 30 u
-  Río Coca – P. Marín / 40 u
-  Quitumbe – P. Marín / 30 u
-  Quitumbe – El Recreo / 12 u
-  INT Río Coca – El Labrador / 4 u

116 Unidades operativas

- Suspensión de circuitos E2 y E8



Resumen costos

Valores no cancelados 17/03 – 30/04

- Alimentadores \$ 2.722.500
- CSW \$ 431.886,60

Servicio de emergencia

- 5 rutas
- 40 unidades
- \$ 512.785,94 – 18 de marzo 30 de abril

Costo operación ajustado

- \$ 364.732,42 (mensual)
- \$ 2.917.859,36 (8 meses)

Bio Seguridad

- \$ 165.046,24 (mensual)
- \$ 1.310.369,92 (8 meses)

Resumen escenarios

Reducción pasajeros 32%

- Déficit 2020: 4MM

Oferta 20%

- Déficit 2020: 20MM

Oferta 40%

- Déficit 2020: 9MM

ANEXO 2

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito
Secretaría de Movilidad – Empresa Metro de Quito



PROYECTO DE ORDENANZA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL
SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE SITP-DMQ

PLAN DE REESTRUCTURACIÓN DE RUTAS

Modelo conceptual - metodología - avance

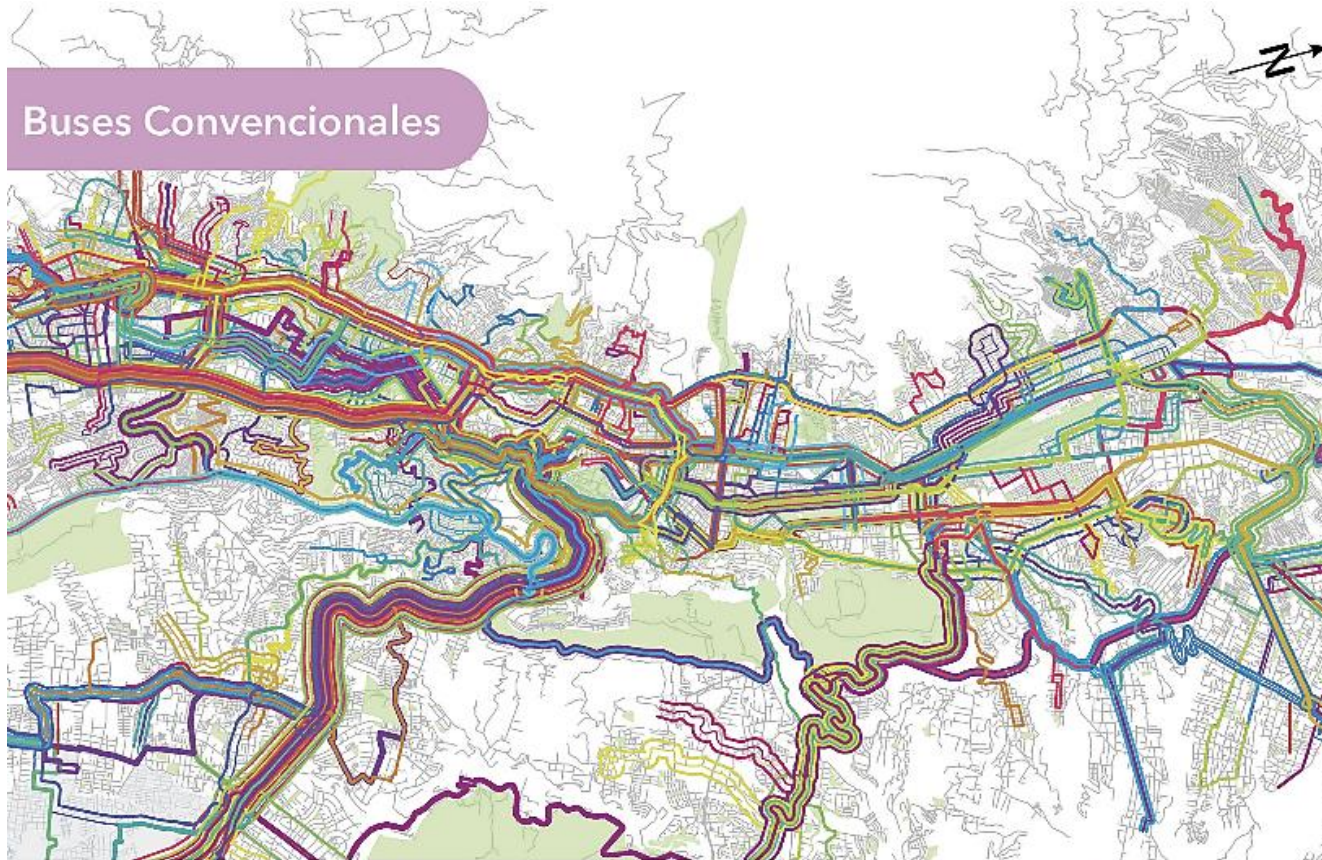
Quito – 15 de abril 2020

Contexto para la implementación del SITP-DMQ

Se requiere planificación, aprobación y ejecución de varios componentes fundamentales, como:

- ▶ Normativa que regule la implementación del SITP-DMQ (Proyecto de Ordenanza);
- ▶ Estructura tarifaria (Parte del proyecto de Ordenanza);
- ▶ Sistemas inteligentes de transporte (SIR, SAE y SIU);
- ▶ **Reestructuración de la red de rutas de transporte público,**
- ▶ Nuevo(s) modelo(s) de gestión;
- ▶ Nuevos contratos de operación;
- ▶ Creación de la entidad específica que administre y gestione el TP (Autoridad Administradora de Transporte Público del DMQ).

SITUACIÓN ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO



Una red de líneas redundantes



La red actual de TP urbano presenta:

- Alto grado de redundancia sobre las ejes viales.
- Sobreposición de servicios convencionales y alimentadores en barrios.
- Los servicios en lugar de complementar un sistema, compiten individualmente por captar más pasajeros (correteos).
- Genera problemas de congestión por saturación de vías e inseguridad en las principales arterias y accesos al área urbana de la ciudad.
- Organización empresarial elemental de las operadoras.
- No existe un sistema de recaudo. Se aplica un proceso precario de cobro de tarifa con alta evasión.
- Deficiencia en la fiscalización de las prestaciones.
- Baja calidad del servicio.

PLAN DE REESTRUCTURACIÓN DE RUTAS DE TP

Datos generales del TP del DMQ – Situación Actual:

Número de viajes en día laborable:
2'900.000 viajes/día

Número de **etapas** en día laborable:
3'700.000 etapas/día*



Subsistema Metrobús-Q - 2020
Etapas en día laboral 1'420.000

EPMTPQ

Privado

Central
Trolebús
267.000

Oriental
243.000

Sur Occidental
270.000

Central Norte
140.000

Alimentadores
500.000

Flota

87 (47+40) Trolebuses 217 Articulados
80 Biarticulados 775 buses tipo Alimentadores

Subsistema Convencional
Etapas en día laboral 2'280.000

Urbano
1'600.000

Combinado y Rural
680.000

46
Operadoras
104 Rutas

1.659
unidades

22**
operadoras
46 Rutas

940**
unidades

(*) Fuente: Actualización del Modelo de Demanda del Distrito
Metropolitano de Quito - 2017

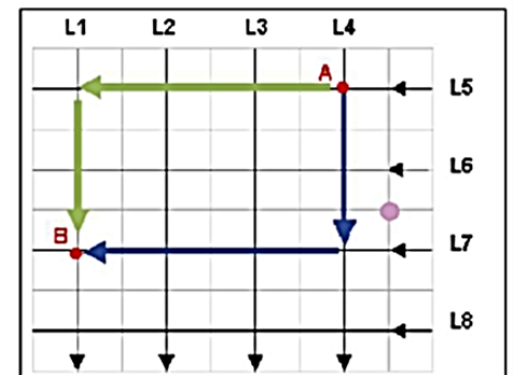
(**) Se incluye la flota de buses intraprovinciales (ANT) con un 53%

Modelo Conceptual

CARACTERÍSTICAS DE LA NUEVA RED

La morfología y topografía de Quito sugiere una red con jerarquía en los movimientos longitudinales norte sur, que se complementa con un subsistema de alimentación en el sentido perpendicular.

- Funcionará como una red estructurada en ejes horizontales y verticales.
- Red ortogonal extendida a todo el territorio urbano, asegurando una conectividad máxima.
- Funcionará como un sistema integrado (SIR).
- La Primera Línea de Metro de Quito (PLMQ) se considera como el eje estructurador de la red de TP.
- La red se aproxima en superficie a la Línea de Metro y a los Corredores BRT con paradas junto a las estaciones del mismo, asegurando una máxima conectividad.
- Paradas cada 400 metros (aprox) en las intersecciones o nodos, a fin de favorecer el transbordo o transferencia.

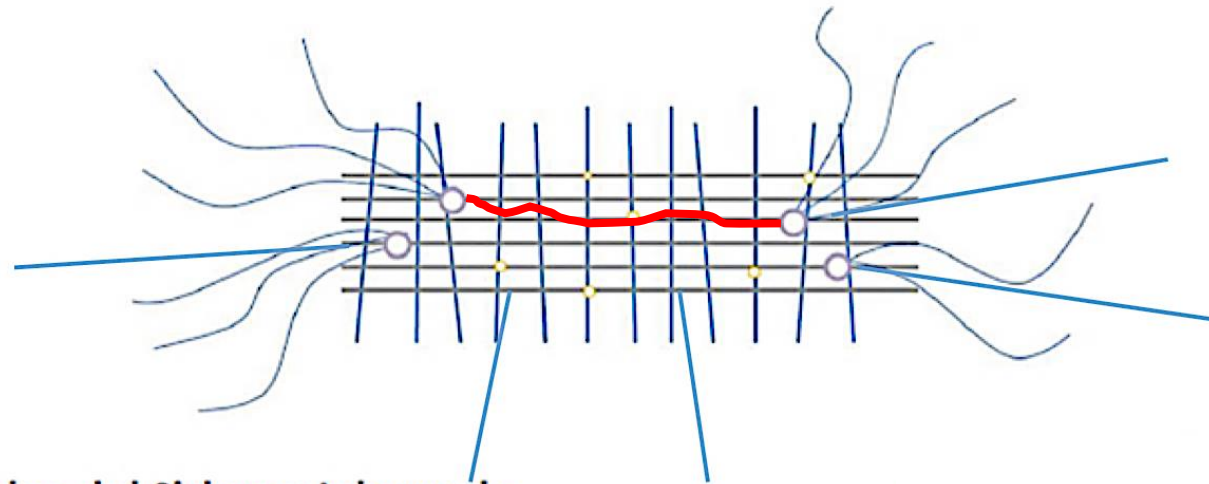
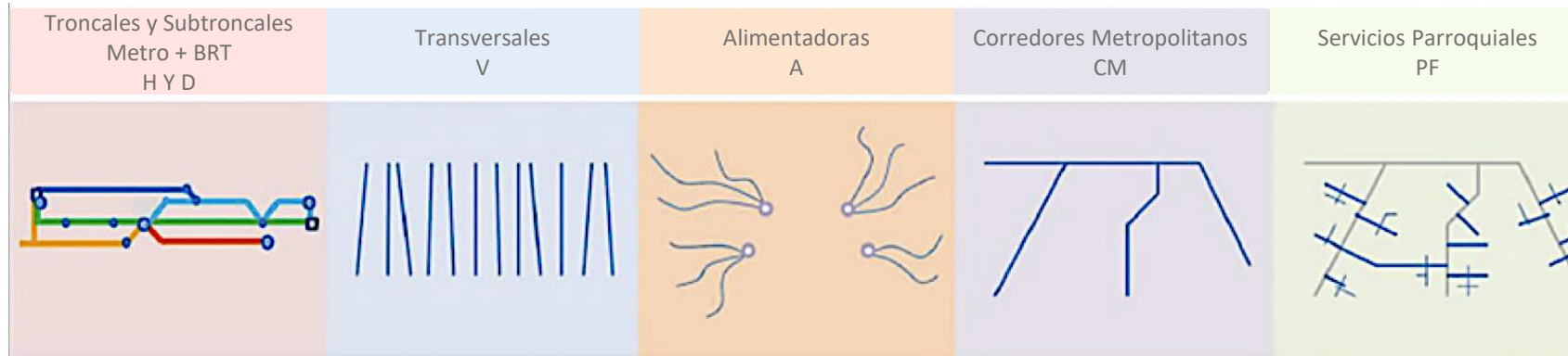


PLAN DE REESTRUCTURACIÓN DE RUTAS DE TP

Modelo Conceptual



COMPONENTES DE LA NUEVA RED



Componentes del Sistema Integrado
PROPUESTA DE NUEVA RED



CRITERIOS DE CALIDAD DEL TP EN ZONA URBANA

COBERTURA / ACCESIBILIDAD

- Necesidades de movilidad y accesibilidad de la ciudadanía.
- Información veraz de los servicios.
- Parada más próxima máx. a 400 m.

OFERTA

- La capacidad de la oferta de una ruta debe garantizar un lugar para cada pasajero.

FRECUENCIAS

- Máxima de 6 minutos en horas pico y 10 minutos en horas valle.

VELOCIDAD PROMEDIO

- No deberá ser inferior a 16 km/h para los buses, 20 km/h para las troncales BRT, y 35 km/h para sistemas de rieles segregados.

CONFORT

- Ocupación máxima de pasajeros de pie en las unidades será de 6 personas por m².

Infraestructura

- Debe ser concomitante con la calidad operacional de los servicios.
- Facilidad para personas vulnerables.

LINEAMIENTOS PARA LA ESTRUCTURACIÓN DE LOS SERVICIOS INTEGRADOS DE TRANSPORTE

- No se permitirá la competencia de servicios entre subsistemas (integración y complementariedad).
 - Se omitirán rutas convencionales de largas distancias, excepto las Subtroncales. Disminuir el exceso de flota convencional en los ejes viales y en las Estaciones de Transferencia y o puntos de retorno (Ej: La Marín).
 - Los servicios a los barrios altos serán atendidos por rutas transversales que conectarán con los ejes longitudinales de transporte o serán rutas alimentadoras a la grandes estaciones. Estas rutas se generarán con la modificación de las actuales rutas convencionales.
 - Las nuevas unidades de transporte serán buses de tecnología amigable con el MA (Cronograma Plan de descarbonización) y su capacidad se adecuará conforme al tipo de función y demanda dentro de la red (planificación y normativa).
-
- Los servicios alimentadores aportarán usuarios para todas las troncales BRT y el Metro en Estaciones y Terminales.
 - Los servicios del Subsistema Convencional Combinado tendrán integración física pero no tarifaria: Valles de los Chillos, Tumbaco y Guayllabamba (Prevista para la Tercera Fase de Integración).
 - Los barrios estarán servidos por rutas transversales o alimentadoras.
 - No podrán operar rutas intraprovinciales en las zonas de cobertura del SITP.
 - Se deberán efectuar modificaciones a los itinerarios de las rutas intraprovinciales en coordinación con la ANT.

CONDICIONES PARA LA OPERACIÓN INTEGRADA

- Implementación del SIR para garantizar la integración tarifaria de todos los subsistemas de transporte y minimizar la evasión.
- Definición del modelo de gestión del recaudo de tarifas del SITP-DMQ:
 - Pago por servicio (km recorrido) y cumplimiento de parámetros de calidad a través de un fideicomiso;
 - Pago de los servicios a las empresas operadoras;
 - La flota disponible de cada empresa operadora, deberá estar inicialmente delegada por sus socios a la operadora y posteriormente de propiedad de la misma;
 - Cumplimiento de normativa laboral.
- Creación de la Autoridad Administradora de Transporte Público del DMQ, que tendrá como actividades principales:
 - Implementar el Plan de Reestructuración de Rutas;
 - Celebrar los contratos correspondientes de operación y fiscalizarlos;
 - Procesar las órdenes de pago a los operadores de TP públicos y privados y entregarlas al fideicomiso.
 - Evaluar y optimizar la operación de los servicios de TP;
 - Realizar los procesos de certificación de los equipos tecnológicos del SIR, SAE y SIU, autorizarlos y fiscalizarlos.
 - Procesar los pagos de los servicios asociados a la operación del SITP-DMQ.

CONDICIONES PARA LA OPERACIÓN INTEGRADA

- Definición del modelo de gestión del proceso de implementación y operación del SITP-DMQ:
 - Se definirá las mejores condiciones de eficiencia para la operación de los corredores (BRT) del Subsistema Metrobús-Q (gestión y operación).
 - Reestructurar los contratos de operación de los Corredores Central Norte y Suroccidental adecuándolos al condiciones del SITP-DMQ, incluyendo la participación de los privados con inversiones en el flota vehicular.
 - Nuevos contratos de operación del Subsistema Convencional adecuadas al SITP-DMQ, en correspondencia con las fases de integración.
 - Definir el mecanismo de retiro de flota excedente por reestructuración de rutas, según la normativa vigente.

CONDICIONES PARA LA OPERACIÓN INTEGRADA

Definiciones operativas clave:

- Corredor Central Norte: recorte de la troncal hasta Santa Prisca.
- Corredor Suroccidental: Eliminación de los servicios ramales hasta la Estación La Magdalena y a las estaciones del Metro en el sector sur y redefinición del Corredor (operación y tipo de flota).
- Definir e implementar de manera progresiva las Subtroncales de Transporte y el Corredor Labrador – Carapungo.

Componentes del Plan de Reestructuración de Rutas de TP

1. Definición de la reestructura de los servicios (trazado, paradas, kms de recorrido, intervalos, frecuencias, flota).
2. Análisis de la demanda, asignación de carga y flota para c/ruta, estructura tarifaria para realizar las modelaciones respectivas (ajustes a la reestructura de los servicios).
3. Identificación de intervenciones en en infraestructura vial y de equipamientos de TP; y, desarrollo de los diseños y determiación de los presupuestos requeridos.
4. Modelo de gestión:
 - Forma de asignación de rutas.
 - Forma de pago de los servicios vinculada a la estructura tarifaria que apruebe el Concejo Metropolitano.
 - Definir el financiamiento de subvenciones a la tarifa de los usuarios, en caso de ser necesario.
5. Proceso de socialización del SITP-DMQ con los operadores.
6. Celebración de contratos.
7. Proceso de implementación de la reestructura de rutas según las fases definidas para el efecto.
8. Implementación de los elementos de infraestructura y equipamiento para el TP.

METODOLOGÍA DEL PROCESO DE REESTRUCTURACIÓN DE RUTAS



Se ha considerado el modelo conceptual y campos específicos como: Orígenes-destinos, territoriales (topografía y vialidad), poblacionales (densidades/demanda), operacionales (servicios actuales) y verificación de la propuesta del Estudio de Rutas de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona 2017:

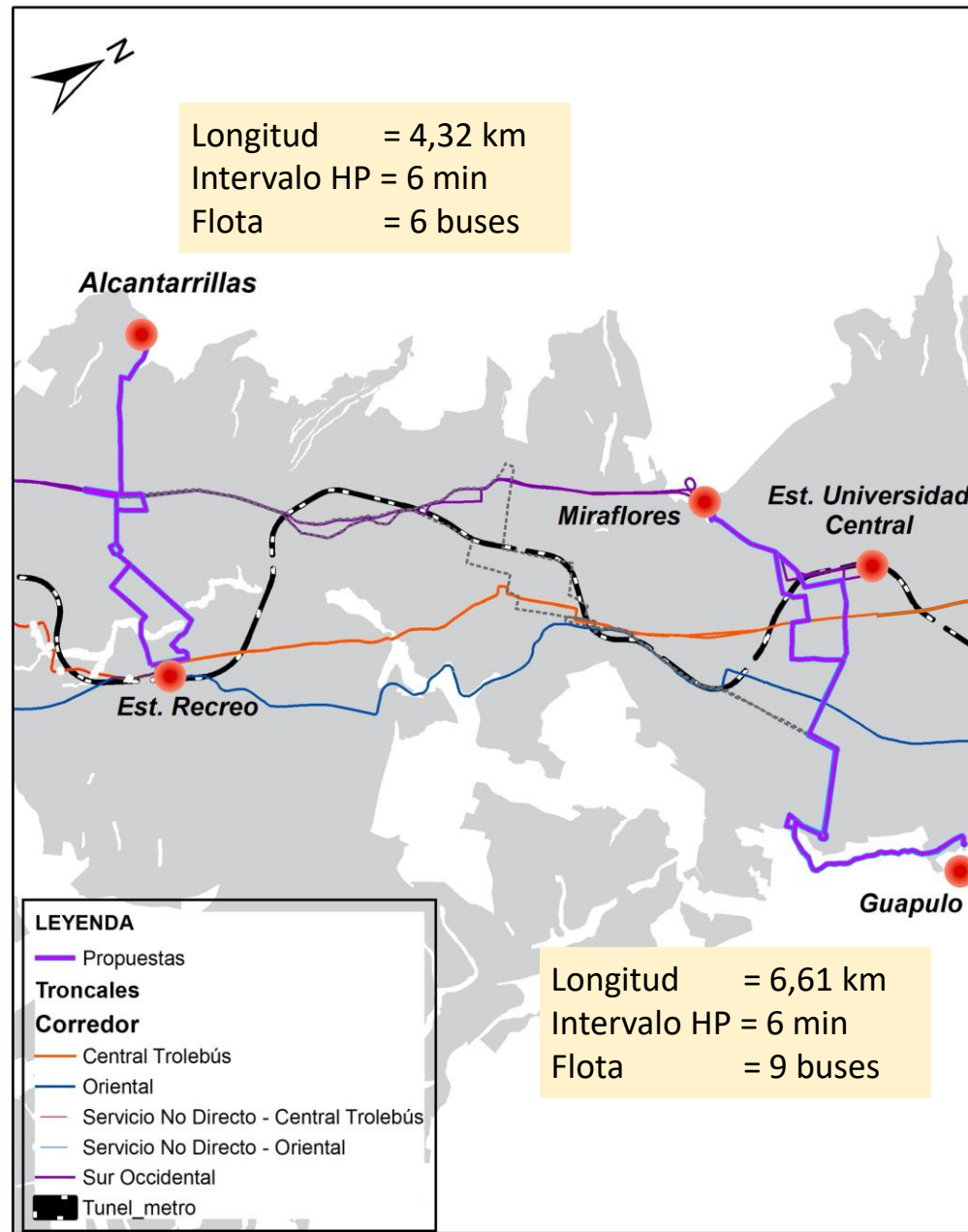
1. Identificación de la red actual de rutas de TP.
2. Análisis individual de cada ruta iniciando desde el sector extremo sur, efectuando avances por zonas delimitadas por los principales ejes viales transversales:
 - Orígenes – destino, asociándolos a los servicios de alta capacidad de red fundamental (Metro y Corredores BRT), generando recorte de rutas largas, transformándolas en rutas cortas: transversales o alimentadoras hacia las estaciones que tiene servicios troncales y/o metro para llegar a los destinos.
 - Determinando la máxima cobertura territorial posible (accesibilidad vial).
 - Determinación del menor número de transferencias posibles.
 - Consideración de la distancia máxima de 400 m desde el sitio más desfavorable hacia el servicio de TP.
 - Determinación de intervalos acorde con el modelo conceptual, aplicadas a las estimaciones de demanda.
 - Definición de la flota requerida con base en la densidad poblacional (demanda), estructura vial, la distancia y la velocidad promedio de recorrido.
 - Graficación de la ruta con su información (plataforma GIS).
 - Tabulación de la información generada (cuadro de rutas).

PLAN DE REESTRUCTURACIÓN DE RUTAS DE TP

EJEMPLO 1

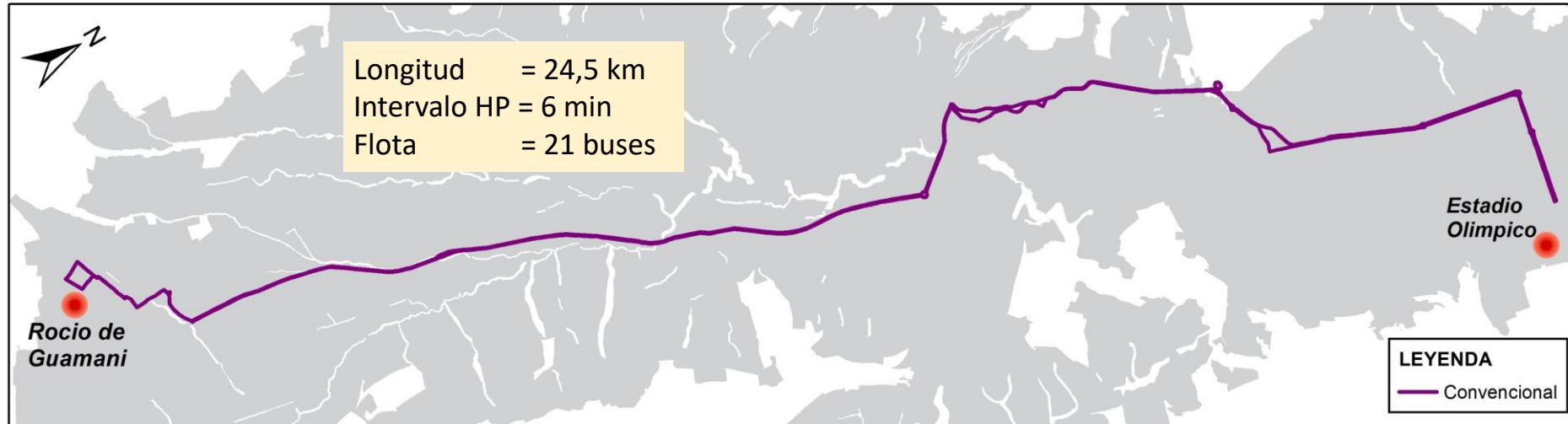


Situación Propuesta

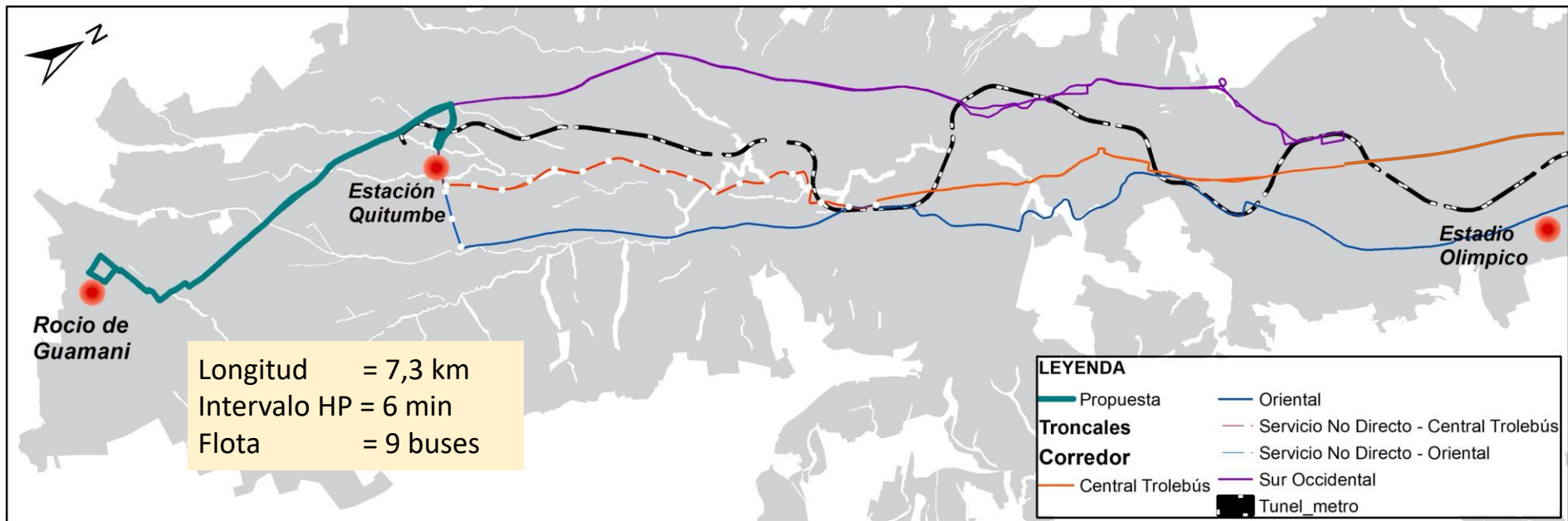


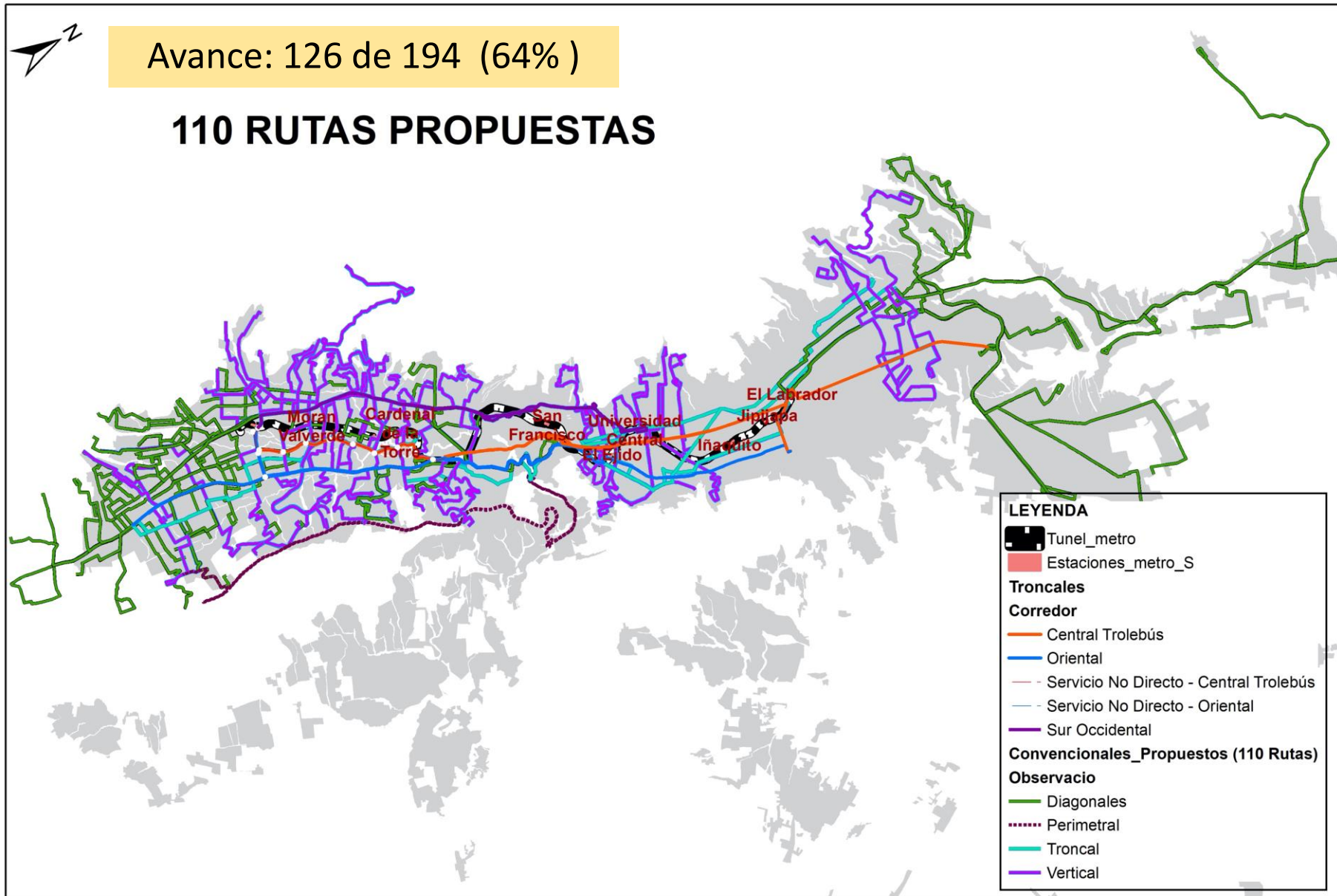
EJEMPLO 2

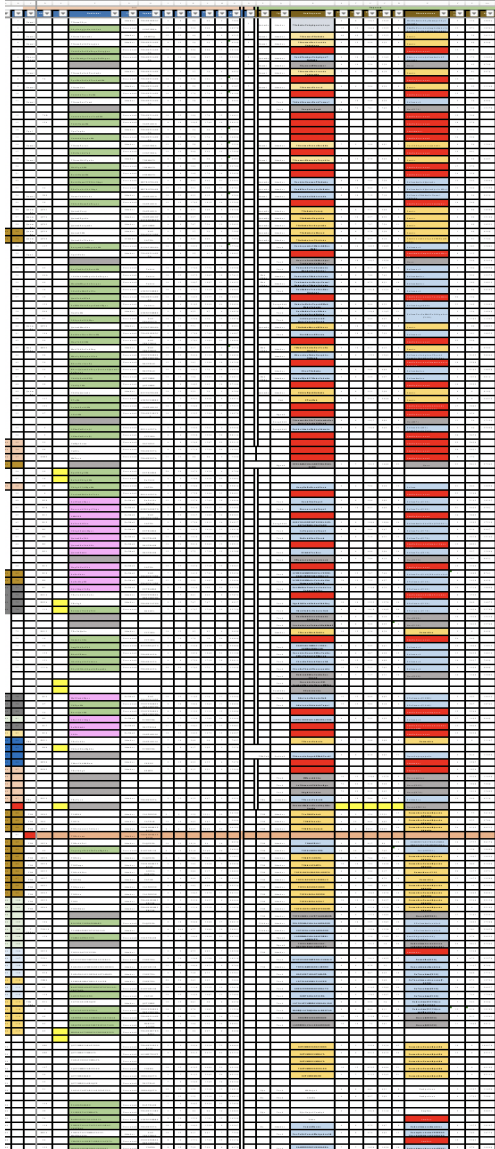
Situación Actual



Situación Propuesta







Parámetros	Actual	Propuesta	Diferencia	Porcentaje
Rutas	126	110	16	-13%
Flota	1.796	1.104	692	-39%
Kilometros/día	264.869,5	184.842,0	80.027,5	-30%
Flota Excedente	692 buses			

Alternativas	Descripción	Observaciones
Alternativa a	Reubicar Se está utilizando la flota requerida. Se analizará posibilidad de uso de flota en otros sectores.	Esta alternativa es difícil de implementar debido a que todos los sectores de análisis existirá flota excedente.
Alternativa b	Sustituir Se reemplaza un número de unidades de buses tipos por articulados (3x1, 4x1, entre otros)	Necesidades de flota Rutas Longitudinales: Morán Valverde - Camal - Seminario (25 unidades) Rutas Troncales: Sur Oriental (75 articulados) Corredor Sur Occidental (35 articulados) Alonso de Angulo (30 articulados) Sustitución 5 x 1
Alternativa c	Compensar (Pago) Se realizará un pago a cada propietario de unidad para que salga del sistema	Reconocimiento por habilitación 15.000 dólares Valor total 10'380.000

Marco legal vigente

Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito - Libro IV: Del Eje Territorial. Libro IV.2: De la Movilidad, Título I (anterior Ordenanza Metropolitana No. 194)

En lo relacionado con la Implementación Planificada y Progresiva de la readecuación o reestructuración de rutas en cualquiera de los subsistemas de transporte público: Metro de Quito, Metrobús-Q, Convencional y Quito Cables, se indica en el Art. IV.2.11, lo siguiente:

“1. Cuando el Administrador o Administradora del Sistema requiera, con base en los instrumentos de planificación que hubiere expedido, adecuar las rutas y frecuencias de cualquier Subsistema de Transporte o sus componentes, respecto de las que existan títulos habilitantes vigentes, buscará obtener acuerdos con el Operador u Operadora de Transporte afectado y efectuar los ajustes que sean necesarios, de conformidad con los instrumentos de planificación.

2. En aplicación del numeral precedente, el Administrador o Administradora del Sistema podrá:

a. Implementar mecanismos de compensación a través de la asignación de rutas y frecuencias vacantes de conformidad con los instrumentos de planificación que hubiera expedido;

b. Instrumentar formas de intervención y participación del Operador de Transporte afectado en otros Subsistemas de Transporte o sus componentes; o,

c. Implementar mecanismos de compensación económica para dejar sin efecto el título habilitante vigente.

Recomendaciones generales:

- No se deberá autorizar nuevas modificaciones en las redes del subsistema convencional urbano, sino solo en el contexto de la reestructuración de rutas.
- Realizar los cambios en los anexos de los contratos de operación de todas las rutas que deberán ser modificadas por afectación o alimentación al Metro en su Fase Primera de Integración.
- Eliminar los servicios informales.
- Eliminar las mini terminales que aún existan.
- Efectuar la coordinación necesaria con la ANT para realizar ajustes en los recorridos dentro de la red vial urbana del DMQ, para evitar competencia a los operadores administrados por el MDMQ y afectación a la planificación del TP metropolitano.



GRACIAS