



**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN NO. 045 - EXTRAORDINARIA
DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD**

MIÉRCOLES 2 DE SEPTIEMBRE DE 2020

En el Distrito Metropolitano de Quito, siendo las 11h10 del 2 de septiembre de 2020, conforme a la convocatoria efectuada el 31 de agosto de 2020, se lleva a cabo, de manera virtual, por medio de la plataforma "Microsoft Teams", la sesión No. 045 - 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: 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

Se registra la presencia de los siguientes funcionarios: José Zaldaña, Marcelo Narváez, Fernando Narváez, Guillermo Abad, Henry Vilatuña y Jacqueline Arias de la Secretaría de Movilidad; Juan Manuel Aguirre de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Marcelo Proaño de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito; Rafael Carrasco de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas; Byron Domínguez y Edison Yáñez de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito; Patricio Salazar y Leslie Guerrero de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito; Patricia Andrade Baroja y Gabriela Mendieta, asesoras del concejal Santiago Guarderas Izquierdo; Susana Añasco, asesora del concejal Eduardo del Pozo Fierro; Paulina Carvajal, asesora de la concejala Analía Ledesma García; Fernando Alvarado, asesor de la concejala Mónica Sandoval Campoverde; y, Hernán Bedoya, asesor del concejal Omar Cevallos Patiño.

Se registra también la presencia de los siguientes ciudadanos: Lucía Miño, Juan Ordóñez y Renato Zalamea del Colegio de Arquitectos del Ecuador; Oscar Ayerve, Jorge Luis Reinoso y Patricia Mena de la Veeduría Ciudadana para la Determinación Tarifaria.



El abogado Isaac Samuel Byun Olivo, 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.- Comisión general para recibir a los representantes del Colegio de Arquitectos del Ecuador y del Foro de la Ciudad.
- 2.- Conocimiento de la gestión realizada por las mesas temáticas conformadas en virtud de la resolución adoptada por la Comisión de Movilidad en sesión No. 039 extraordinaria de 02 de julio de 2020.
- 3.- Conocimiento del oficio No. VMT-DMQ-20-047 de 25 de agosto de 2020, suscrito por el Ing. Óscar Ayerve, Coordinador General de la Veeduría Ciudadana para la Determinación Tarifaria.
- 4.- Conocimiento del informe de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, solicitado por la Comisión de Movilidad mediante resolución No. 026-COM-2020 de 19 de agosto de 2020, relacionada con la automatización del Peaje Guayasamín.
- 5.- Informe de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sobre el procedimiento que adoptará para la emisión de salvoconductos para la circulación de vehículos en el Distrito Metropolitano de Quito, una vez que asuma esta competencia.

DESARROLLO DE LA SESIÓN

Primer punto: Comisión general para recibir a los representantes del Colegio de Arquitectos del Ecuador y del Foro de la Ciudad.

Siendo las 11h15, ingresa a la sesión virtual la concejala Mónica Sandoval Campoverde.

El Arq. Juan Ordóñez, del Colegio de Arquitectos del Ecuador, señala que la edición Nro. 076 del Foro de la Ciudad se denominó "A dónde vamos, movilidad en la ciudad con pandemia". Explica que de este foro se rescataron importantes conclusiones que fueron notificadas al Alcalde y a los concejales oportunamente. Finaliza detallando la importancia de fomentar la movilidad sostenible, es decir, ciclo vías que evitarán, entre otras cosas, la contaminación y el daño del medio ambiente.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, menciona que muchos de los temas expuestos de manera magistral por el arquitecto Ordóñez, han sido tratados y analizados en la Comisión de Movilidad. Finaliza agradeciendo la importante participación y el fundamental aporte que han brindado desde la entidad a la que representan, a la Comisión de Movilidad y el Municipio de Quito.



El **concejal Omar Cevallos Patiño**, saluda la intervención del arquitecto Ordóñez, puesto que la disponibilidad de los estudios que han presentado es muy importante para tomar decisiones técnicas de forma correcta. Finaliza preguntando: ¿Qué significa el Foro de la Ciudad?; y, ¿Quiénes lo integran?

El **Arq. Juan Ordóñez, del Colegio de Arquitectos del Ecuador**, responde las inquietudes del concejal Cevallos, manifestando que el Foro de la Ciudad es una Comisión Interna del Colegio de Arquitectos del Ecuador que está conformada por algunos arquitectos miembros del directorio y otros que se reúnen para detallar los temas que se tratarán en los diferentes foros. Finaliza mencionando que la comisión tiene como objetivo discutir temas de trascendencia para la ciudad, con una alta participación de la ciudadanía.

El **concejal Santiago Guarderas Izquierdo**, agradece la importante participación del Foro de la Ciudad y el Colegio de Arquitectos del Ecuador. Finaliza realizando una cordial invitación para que continúen de manera activa participando y enriqueciendo los debates que tiene la Comisión de Movilidad.

Punto dos: Conocimiento de la gestión realizada por las mesas temáticas conformadas en virtud de la resolución adoptada por la Comisión de Movilidad en sesión No. 039 extraordinaria de 02 de julio de 2020.

El **concejal Santiago Guarderas Izquierdo**, indica que la mesa temática que está bajo la coordinación de la presidencia de la Comisión, ya cuenta con un producto final por lo que pregunta a los concejales Sandoval y Cevallos, respecto a las temáticas que la Comisión les encargó, ¿Cuál es la hoja de ruta a seguir?

El **concejal Omar Cevallos Patiño**, respondiendo a la inquietud del concejal Guarderas, indica que la mesa temática a su cargo, fue la de reestructuración de rutas y frecuencias. Explica que se han convocado a tres mesas de trabajo, en las cuales se ha logrado obtener un panorama claro y un producto consolidado. Finaliza solicitando un tiempo adicional a fin de sistematizar toda la información y presentar las conclusiones respectivas.

La **concejala Mónica Sandoval Campoverde**, menciona que el modelo del nuevo contrato de operación está avanzado. Explica que el mismo ha sido socializado y ha recibido observaciones interesantes. Detalla que, por parte de la Secretaría de Movilidad, se han actualizado los anexos del contrato de operación. Finaliza indicando que, una vez que se cuente con el producto final, el mismo será presentado a la Comisión de Movilidad.

Tercer punto: Conocimiento del oficio No. VMT-DMQ-20-047 de 25 de agosto de 2020, suscrito por el Ing. Óscar Ayerve, Coordinador General de la Veeduría Ciudadana para la Determinación Tarifaria.



El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, solicita a la secretaría de la Comisión dé lectura del oficio en referencia.

El Abg. Isaac Samuel Byun Olivo, delegado de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito a la Comisión de Movilidad, en cumplimiento al requerimiento de presidencia, procede a dar lectura al oficio No. VMT-DMQ-20-047, de 25 de agosto de 2020, suscrito por el Ing. Óscar Ayerve, Coordinador General de la Veeduría Ciudadana para la Determinación Tarifaria.

(Se adjunta como anexo 1, el oficio No. VMT-DMQ-20-047, de 25 de agosto de 2020, suscrito por el Ing. Óscar Ayerve, Coordinador General de la Veeduría Ciudadana para la Determinación Tarifaria).

El concejal Omar Cevallos Patiño, menciona que el oficio podría ser extemporáneo, puesto que el Ing. Mario Villagómez participó en un proceso de silla vacía hace un tiempo atrás. Finaliza mencionando que esa participación, de lo que recuerda, se dio hasta que se volvió consultor de la Empresa Metro de Quito.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, menciona que en la sesión Nro. 020 de la Comisión se registró por primera vez la participación del Ing. Villagómez. Explica que en aquella ocasión, desde la presidencia de la Comisión, se evidenció el posible conflicto de intereses que se podía generar. Finaliza solicitando a la secretaría de la Comisión dé lectura del acta de la sesión Nro. 20.

El Abg. Isaac Samuel Byun Olivo, delegado de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito a la Comisión de Movilidad, en cumplimiento al requerimiento de presidencia, procede a dar lectura del acta de la referencia.

(Se adjunta como anexo 2, el acta de la Sesión Nro. 020 de la Comisión de Movilidad).

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, solicita a la secretaría de la Comisión certifique si, por parte de la compañía UNITRANS-Q, se envió la documentación respectiva para sustituir al Ing. Villagómez de la acreditación al mecanismo de participación de Silla Vacía, conforme lo solicitó la Comisión en la sesión Nro. 020, por el evidente conflicto de interés.

El Abg. Isaac Samuel Byun Olivo, delegado de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito a la Comisión de Movilidad, certifica que, hasta la presente fecha, la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito, no ha recibido ningún requerimiento o notificación del cambio de representante de Silla Vacía.



El Ing. Edison Yáñez, de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, indica que la contratación del Ing. Mario Villagómez, se da por medio de la herramienta ICONS, bajo el auspicio económico del Banco Mundial. Detalla que, además, la contratación la realiza directamente el Banco Mundial y no la empresa Metro de Quito. Finaliza aclarando que las actividades personales del Ing. Mario Villagómez son un tema que no le compete a la empresa a la que representa.

La concejala Mónica Sandoval Campoverde, solicita se remita copias certificadas de los contratos de consultorías que tiene el Metro de Quito.

El Ing. Edison Yáñez, de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, se disculpa por la demora en la entrega de información, puesto que han existido varios pedidos de ese tema. Finaliza mencionando que, de manera inmediata, despachará lo solicitado.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, ratifica la existencia de un conflicto de interés por la presencia del Ing. Mario Villagómez. Detalla que al ser asesor del Gerente de la empresa Metro de Quito, al mismo tiempo no podría representar al gremio de transportistas bajo el mecanismo de silla vacía, lo que deberá ser considerado para las convocatorias a las sesiones.

Punto cuatro: Conocimiento del informe de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, solicitado por la Comisión de Movilidad mediante resolución No. 026-COM-2020 de 19 de agosto de 2020, relacionada con la automatización del Peaje Guayasamín.

El Ing. David Dávalos, de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, realiza la presentación del marco jurídico que sustenta el valor de la tarifa del peaje Guayasamín. Explica lo sucedido con los cobros cronológicamente durante el tiempo de pandemia. Finaliza mencionando el avance de la obra del modelo MLFF y explica los distintos sistemas de cobro con los que se cuenta.

(Se adjunta como anexo 3, la presentación realizada por la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas).

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, menciona que no le queda claro cuál es la normativa bajo de la cual se suspende el cobro de la tarifa del peaje. Finaliza preguntando: ¿Por qué las motos que pasan por el peaje no pagan ninguna tarifa por el peaje?

El concejal Omar Cevallos Patiño, concuerda con lo manifestado desde presidencia. Detalla que no es lo mismo la suspensión laboral y la suspensión del cobro. Explica la necesidad de socializar el valor del peaje Guayasamín, dado que quienes lo usan deben estar al tanto de las diferentes modificaciones que se realicen. Finalmente pregunta si el sistema



está validado por la AMT, ya que esa validación, en el futuro, permitirá identificar a los evasores.

El Ing. David Dávalos, de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, respecto a las inquietudes presentadas por los concejales, manifiesta que las motos, desde las resoluciones iniciales, han sido excluidas, es decir, nunca han pagado la tarifa por el uso del peaje.

El concejal Omar Cevallos Patiño, solicita una certificación diaria a partir del 3 de julio para saber cuáles fueron los ingresos hasta esa fecha. Finaliza preguntando: ¿Cómo se va a cobrar a los evasores una vez transcurridos los 15 días de gracia?

El Ing. David Dávalos, de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, responde a la inquietud del concejal Omar Cevallos, manifestando que, si pasados los 15 días el usuario que pasó por el peaje no cancela la tarifa pertinente, se notifica a la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, entidad con la que se mantiene un convenio de control de los evasores.

La concejala Mónica Sandoval Campoverde, explica que algunas de las ordenanzas en las que se basa la EPMMOP son obsoletas, por lo que hace un llamado para que presenten un proyecto normativo más actualizado. Explica que ese proyecto normativo podría modificar las condiciones de cobro del peaje. Finaliza mencionando que es escandaloso que las motos no paguen sin ningún análisis medianamente profundo.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, da lectura al Art. III.5.242 del Código Municipal, donde se establece los vehículos que se pueden exonerar y aclara que, en este artículo, no se establece a las motos como vehículos exonerados. Comenta que no entiende de donde se toman los 15 días de gracia, pues aquello es contrario a la normativa. Finaliza elevando a **moción:** Solicitar al Dr. Jorge Yunda, Alcalde Metropolitano, lo siguiente:

1. Requiera a la Contraloría General del Estado realice un examen especial de la gestión de cobro realizada por la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas de la tarifa generada por la circulación en el Peaje Guayasamín, así como las exoneraciones aplicadas con motivo de la declaratoria de emergencia sanitaria causada por el Covid-19 y, posteriormente, por la automatización de éste; además, respecto de la ejecución del contrato suscrito con Procelec Cía. Ltda. para este fin.

2. Dé celeridad a la reforma de las resoluciones administrativas Nos. A 0050 de 31 de julio de 2006 y A 0073 de 1 de noviembre de 2006, relacionadas con la fijación de la tarifa del Peaje Guayasamín, proyecto que, a decir de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, ya se encuentra en análisis de su despacho.



Apoyada la moción 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				
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, la Comisión de Movilidad, **resolvió:** Solicitar al Dr. Jorge Yunda, Alcalde Metropolitano, lo siguiente:

1. Requiera a la Contraloría General del Estado realice un examen especial de la gestión de cobro realizada por la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas de la tarifa generada por la circulación en el Peaje Guayasamín, así como las exoneraciones aplicadas con motivo de la declaratoria de emergencia sanitaria causada por el Covid-19 y, posteriormente, por la automatización de éste; además, respecto de la ejecución del contrato suscrito con Procelec Cía. Ltda. para este fin.

2. Dé celeridad a la reforma de las resoluciones administrativas Nos. A 0050 de 31 de julio de 2006 y A 0073 de 1 de noviembre de 2006, relacionadas con la fijación de la tarifa del Peaje Guayasamín, proyecto que, a decir de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, ya se encuentra en análisis de su despacho.

Punto cinco: Informe de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sobre el procedimiento que adoptará para la emisión de salvoconductos para la circulación de vehículos en el Distrito Metropolitano de Quito, una vez que asuma esta competencia

El Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad, explica que en virtud de que la pandemia aún no concluye, se está tomando decisiones para restringir la circulación en pro de proteger la salud pública. Detalla que una de las medidas más criticadas han sido la emisión y control de salvoconductos por parte del COE Nacional. Finaliza explicando que, la Secretaría de Movilidad y la Dirección Metropolitana Financiera, trabajaron en un aplicativo para canjear los salvoconductos que emite la Municipalidad con los que emitió el COE Nacional.



El Ing. Fernando Narváez, de la Secretaría de Movilidad, explica que desde hace varios meses atrás, en varias ocasiones se solicitó al COE Nacional la posibilidad de que los salvoconductos sean emitidos desde la Municipalidad. Detalla que la EPMMOP ha realizado un estudio respecto a la cantidad de ocupación vehicular en las zonas norte, centro y sur de la ciudad, a fin de tener sustentos técnicos para mantener las restricciones vehiculares. Finaliza explicando que con la entrada en vigencia de la Ley de Apoyo Humanitario se está trabajando en el emparejamiento de los sistemas para la entrega de salvoconductos.

El concejal Omar Cevallos Patiño, comenta su preocupación respecto a los salvoconductos emitidos. Pregunta: ¿Cuándo dejarán de ser válidos? Sugiere la rotación mensual de los números de placa para las restricciones. Finaliza sugiriendo la posibilidad también de que los días domingos sean de libre circulación.

El Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad, agradece por las sugerencias y detalla que las mismas serán tomadas en cuenta. Detalla que se analizará las propuestas conjuntamente con la Secretaría de Salud. Finaliza explicando que las restricciones se establecen por ordenanza y otras por resolución; adicionalmente, menciona que se está a la espera de las últimas directrices del COE Nacional.

El Ing. Fernando Narváez, de la Secretaría de Movilidad, realiza la explicación, paso a paso, de cómo obtener el nuevo salvo conducto: 1) Ingreso al sistema, a través de la página salvoconductos.quito.gob.ec; 2) Se selecciona la forma de obtener RUC- cedula-placa; 3) Verificación de la actividad económica; 4) Despliegue de la información de verificación; 5) Verificación de los vehículos; 6) Validez de 6 meses cuando se obtiene por RUC, de 180 días para los nuevos emprendimientos; 7) Verificación del chofer, se puede registrar hasta dos choferes por cada vehículo; 8) Registro de la ubicación georreferenciada de movilización; 9) Se recibe un correo electrónico; y, 10) Finalmente se genera el salvoconducto que incluye un código QR encriptado.

(Se adjunta como anexo 4, la presentación realizada por la Secretaría de Movilidad).

La concejala Mónica Sandoval Campoverde, presenta varias preocupaciones: la primera relacionada con la restricción vehicular dado que existe una ordenanza que le permite al alcalde tomar medidas sobre la restricción; la segunda inquietud se relaciona con la facilidad con la que se pueda obtener un salvoconducto y modular la obtención que no sea tan fácil de obtener, pero tampoco se torne imposible.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, pregunta: ¿Cómo será la validez del salvoconducto?; y, ¿Dependiendo de la actividad, productiva o profesional, se definirá los



días de validez del salvoconducto? Finaliza solicitando una explicación de qué tiempo demorará el canje de los salvoconductos emitidos por el COE Nacional.

El Ing. Fernando Narváez, de la Secretaría de Movilidad, detalla que existirá un periodo de transición y se está buscando la manera de filtrar adecuadamente los salvoconductos. Respecto a la validez indica que para una persona jurídica se otorgan 6 meses de validez, para nuevos emprendimientos se otorgan 180 días y, para citas médicas, solo un día, acorde al día y a la fecha.

La concejala Mónica Sandoval Campoverde, solicita que en la lista de actividades exentas de salvoconducto se incluya a los profesionales del derecho y, adicionalmente, se revise la pertinencia de que se extienda salvoconductos a todo el sector público, considerando que hay sectores que no son de primera línea.

EL Ing. Fernando Narváez, de la Secretaría de Movilidad, respondiendo a la pregunta de la concejala Sandoval, menciona que se está trabajando en la resolución de las personas que no requerirán salvoconducto. Detalla que para esa resolución se está tomando en cuenta las actividades enunciadas por el COE Nacional.

Siendo las 13h36, 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	4	1

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	4	1

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	Leslie Guerrero	SC	2021-02-11	
Corregido por:	Nelson Calderón	SCMO	2021-02-13	
Revisado por:	Samuel Byun	PSGC (S)	2021-02-13	

ANEXO 1



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

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



2020-08-25
VMT-DMQ-20-047

Doctor
Jorge Yunda Machado
Alcalde

Señores
Concejales Comisión de Movilidad
Concejo Metropolitano

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

ASUNTO: ILEGÍTIMA PARTICIPACIÓN DEL ING. MARIO VILLAGÓMEZ EN LA SILLA VACÍA POR CONFLICTO DE INTERÉS CON EL METRO DE QUITO Y LOS OPERADORES DE TRANSPORTE

En sus despachos. -

En mi calidad de Coordinador General de la Veeduría Ciudadana para la Determinación Tarifaria en el Distrito Metropolitano de Quito, comparezco y expongo lo siguiente:

El 9 de diciembre de 2019, se ingresó la solicitud de "UNITRANS-Q" para acreditar su organización y a dos representantes para participar en la silla vacía en el proyecto de ordenanza Metropolitana que Crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ), siendo autorizados los señores Ing. Mario Villagómez Holguín, en calidad de representante titular; e, Ing. Jorge Aníbal Yáñez Venegas, en calidad de suplente.

Es necesario mencionar que en la Sesión Extraordinaria de la Comisión de Movilidad del Concejo Metropolitano de Quito No. 38 efectuada el 29 de junio de 2020, cuyo orden del día fue:

1. Conocimiento del Informe de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, sobre la estructuración jurídica, técnica, y económico-financiera de la operación de la Primera Línea del Metro de Quito, que incluye el cronograma de ejecución del proceso de contratación pública respectivo, así como el correspondiente al inicio de dicha operación.
2. Conocimiento de los Informes emitidos por la Procuraduría Metropolitana, Secretaria de Movilidad y Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sobre el proyecto de "Ordenanza Metropolitana Reformatoria del Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito que incorpora una disposición transitoria.... Al Capítulo IX de la tasa por el servicio público de revisión técnico vehicular del Título IV de las Tasas, del Libro III.5 Del Presupuesto, Finanzas y Tributación" y resolución al respecto.

El Gerente de la Empresa METRO de Quito inicio esta exposición del primer punto del orden del día, a continuación, le sucedió la coordinadora jurídica del Metro quien expuso lo pertinente a su área de trabajo. Sin embargo, a continuación a nombre y representación del Metro interviene el Ing. Mario Villagómez quien no posee ninguna calidad ni competencia para realizar la parte expositiva financiera de la operación del Metro; él presentó su solicitud de participación la silla vacía como parte de los operadores de transporte UNITRANS para participar en el proyecto de creación del SITP que está estrechamente ligado al Proyecto de Operaciones del Metro de Quito, que se constituirá como el eje vial central de transporte público de la ciudad. Por tanto, no es posible que comparezca representando a una Empresa Pública cuando no ostenta la calidad para hacerlo y existe evidente conflicto de interés con su participación como representante de los Operadores de Transporte en la creación del SITP.

FUNDAMENTACIÓN LEGAL:



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

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



De conformidad a la Constitución:

“Art. 229.- servidoras o servidores públicos todas las personas que en cualquier forma o a cualquier título trabajen, presten servicios o ejerzan un cargo, función o dignidad dentro del sector público”

- De conformidad a Código de Ética del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito:

“Art.2.- El presente instrumento es de aplicación y cumplimiento obligatorio de los servidores y servidoras del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, de las empresas públicas metropolitanas, así como de las entidades a las que se les ha encargado el ejercicio de facultades municipales.

Art. 6.- Todas las personas que ejerzan una actividad municipal, mantendrán los siguientes valores éticos fundamentales que deben ser cumplidos en la cotidianidad del trabajo en su vínculo con la comunidad, y en el diario vivir con sus compañeros:

- Integridad. - Serán profesionales y coherentes en que actúen, piensen y digan... Es su obligación y responsabilidad desvincularse de cualquier conflicto de intereses...

Art. 8.- ... su cumplimiento es obligatorio y vinculante para todos los servidores y servidoras municipales y de las instancias o dependencias del Municipio, y su inobservancia generará las responsabilidades correspondientes.

Art. 9.- El incumplimiento de este instrumento será previsto como cláusula resolutoria en los contratos o convenios que rijan la relación contractual.

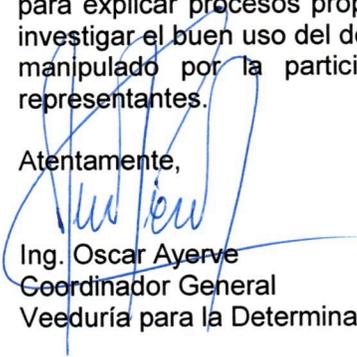
Art. 10.- Para la aplicación de este Código, se entenderá:

- Conflicto de intereses: es la situación en la cual la persona pierde independencia y objetividad para tomar decisiones que pudieran afectar negativa o positivamente a terceros vinculados a dicha persona o a ella misma.”

CRITERIO:

Las actuaciones del Ing. Mario Villagómez Holguín no se han transparentado y no se puede verificar si lo hace a nombre de UNITRANS-QUITO vinculado con la familia Yáñez, como parte de la silla vacía o si lo hace como delegado de la Empresa Metro de Quito cuyo Gerente General es el señor Edison Yáñez, lo que evidentemente resulta en un claro conflicto de intereses, ya que representa a los Operadores de Transporte y participa en las sesiones de Concejo Metropolitano para explicar procesos propios del Metro, por lo que el Concejo Metropolitano de Quito debe investigar el buen uso del derecho de participación ciudadana la SILLA VACÍA, que está siendo manipulado por la participación del Ing. Mario Villagómez Holguín como uno de los representantes.

Atentamente,


Ing. Oscar Ayerve
Coordinador General
Veeduría para la Determinación Tarifaria.

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

ANEXO 2



**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.

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

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
TOTAL	3	0	0	0	2

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
TOTAL	3	0	0	0	2

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
Santiago Guarderas Izquierdo	1				
Omar Cevallos Patiño	1				
Mónica Sandoval Campoverde	1				
Analia Ledesma García	1				
Eduardo del Pozo Fierro					1
TOTAL	4	0	0	0	0

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
TOTAL	3	2

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	4	1

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.

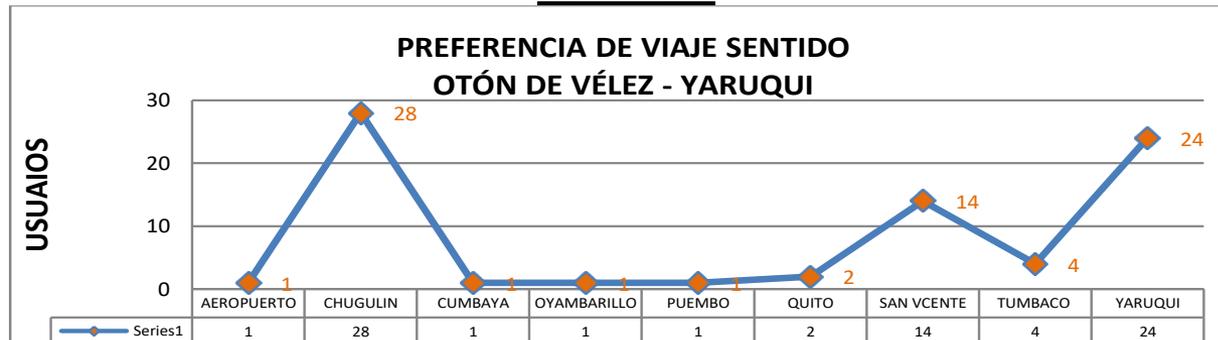
Ante esto la Secretaría de Movilidad en cumplimiento del Código Municipal remite el informe técnico Nro. SM-DMGM-2019-197 y criterio legal emitido mediante memorando Nro. SM-AJ-2019-0369, los mismo que son autorizados por el Señor Secretario.

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.

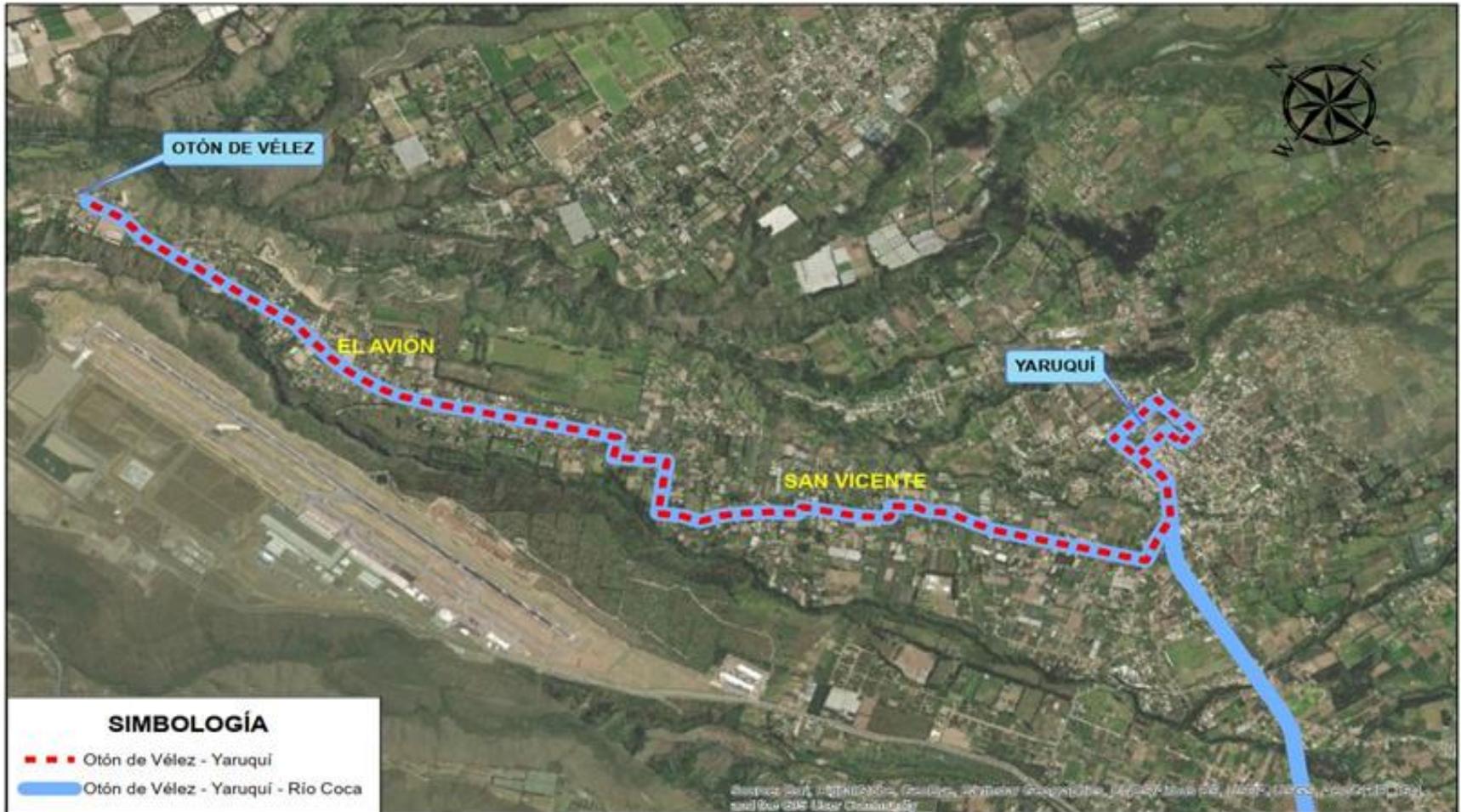
Información que se adjunta en el informe técnico Nro. SM- DMGM-2019-197, mismo que fue remitido a la Comisión de Movilidad mediante oficio Nro. SM-2019-2780 del 22 de octubre de 2019

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%).

SERVICIO EN LA ZONA Y PROPUESTA OFRECIDA



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...”

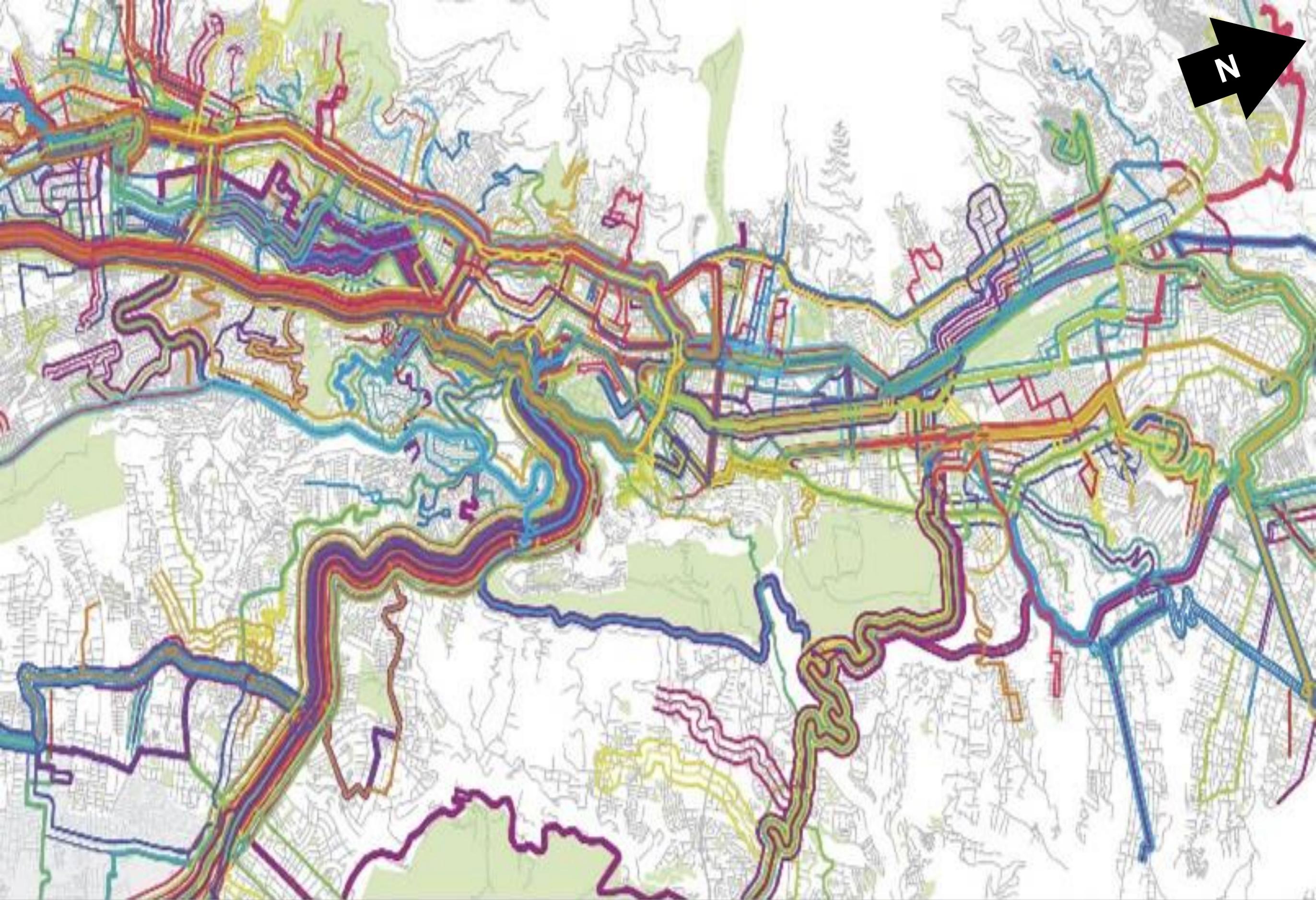
ANEXO 2



“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

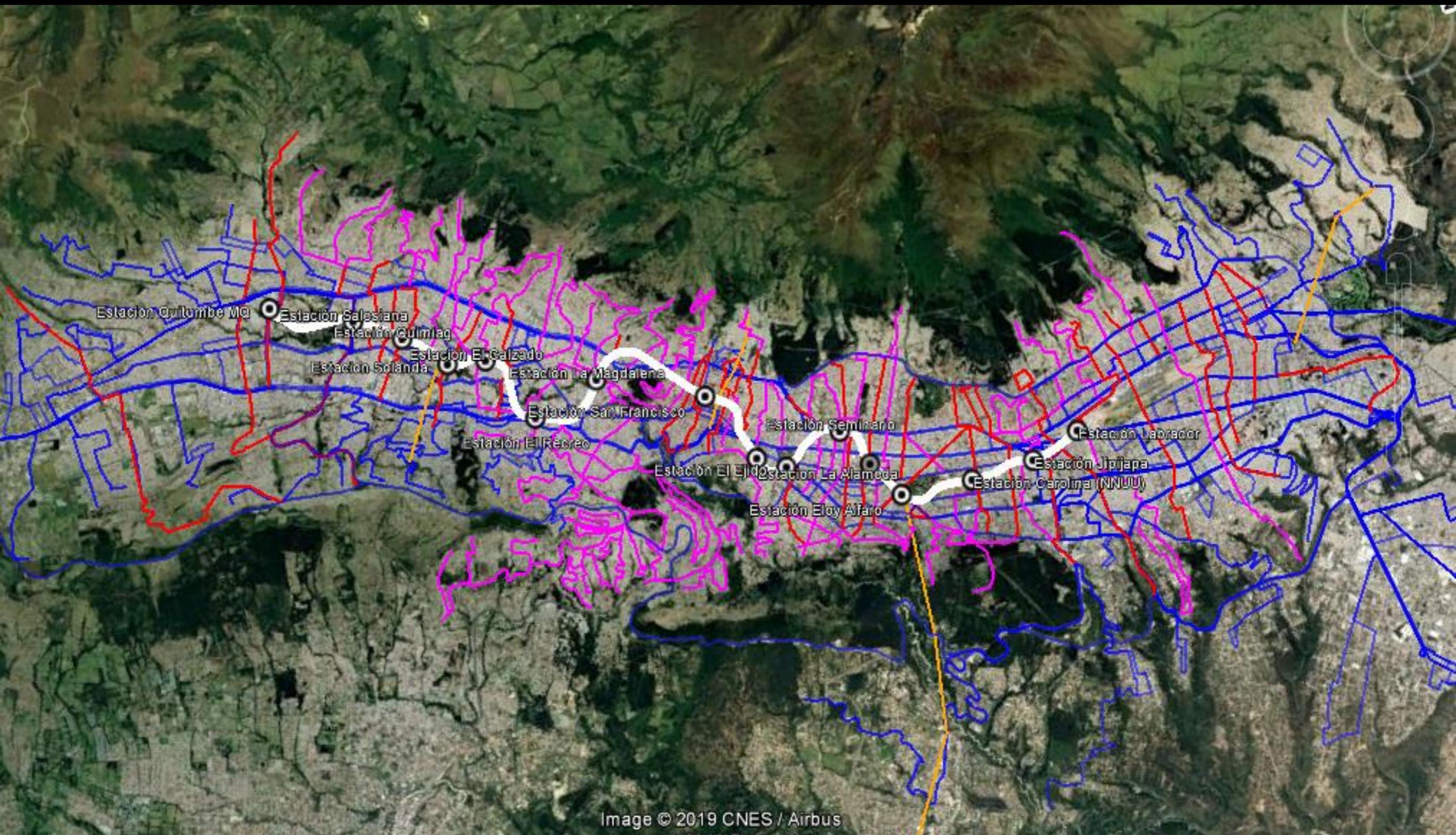
- Seguridad
- Eficiencia
- Comodidad
- Responsabilidad
- Accesibilidad
- Universalidad
- Continuidad
- Calidad



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

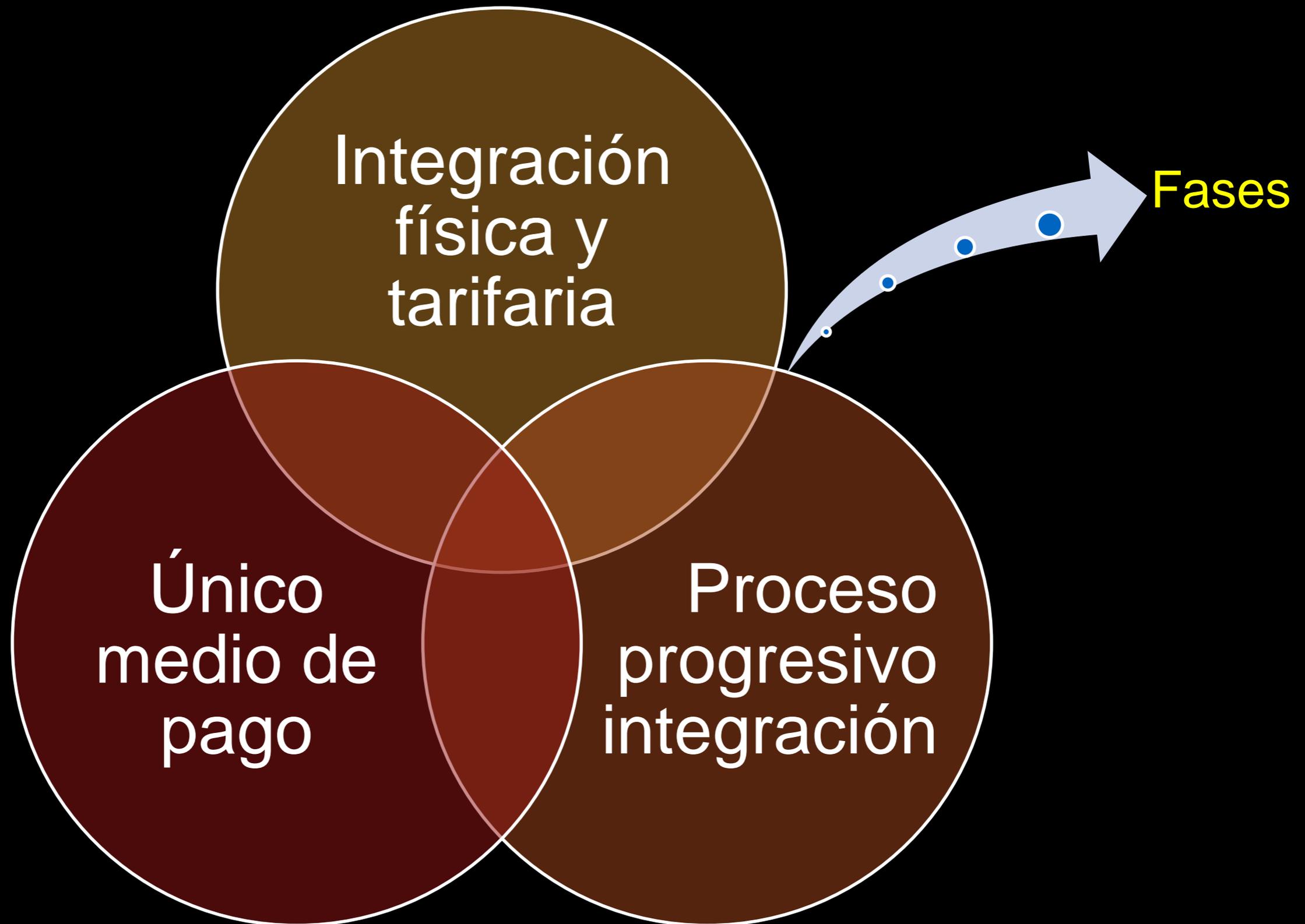
La firma del contrato de operación es requisito indispensable para el incremento de la tarifa. (Ordenanza)



PROYECTO DE ORDENANZA

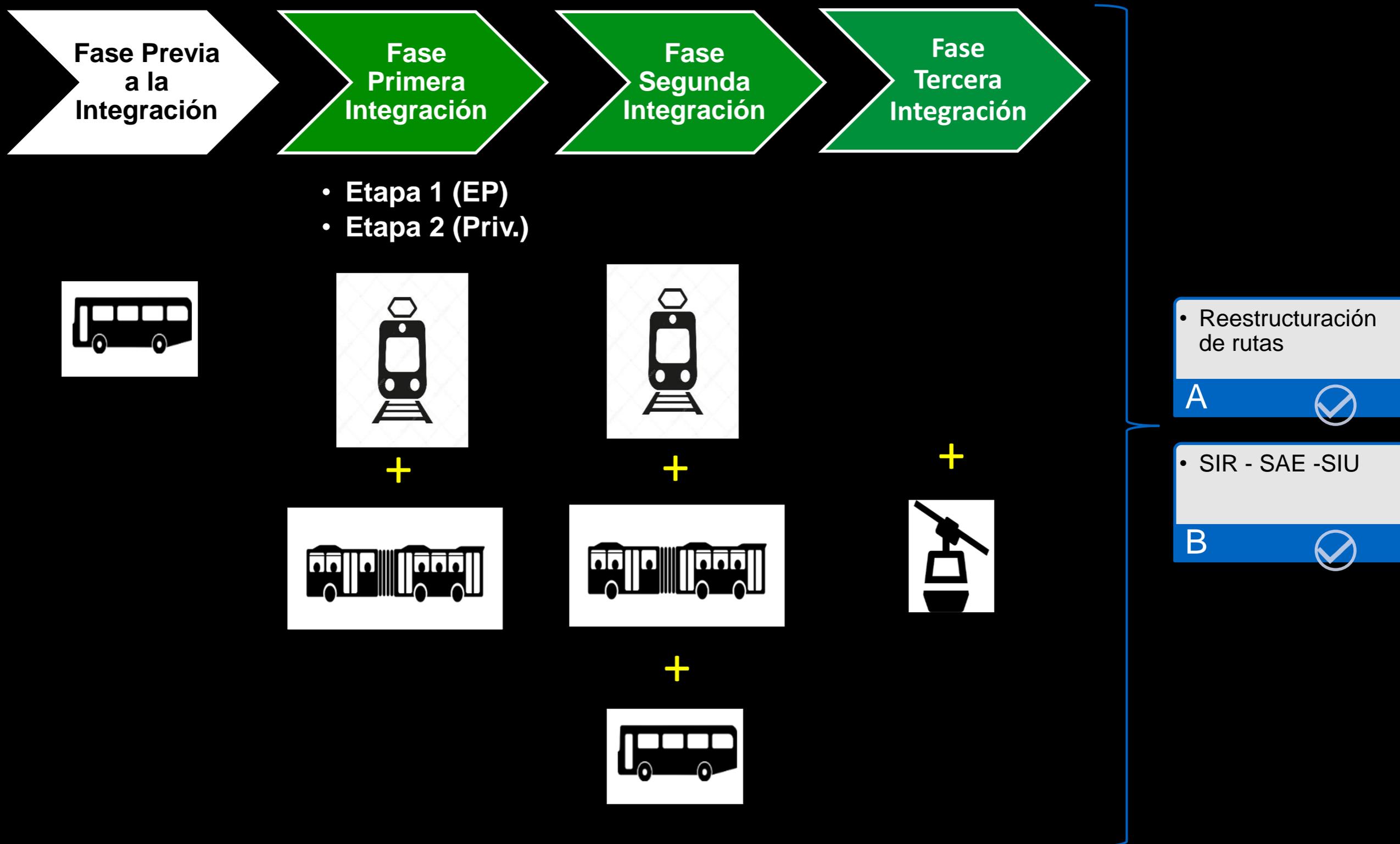
QUE CREA EL SISTEMA INTEGRADO DE
TRANSPORTE DEL DISTRITO
METROPOLITANO DE QUITO (SITP-DMQ)

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

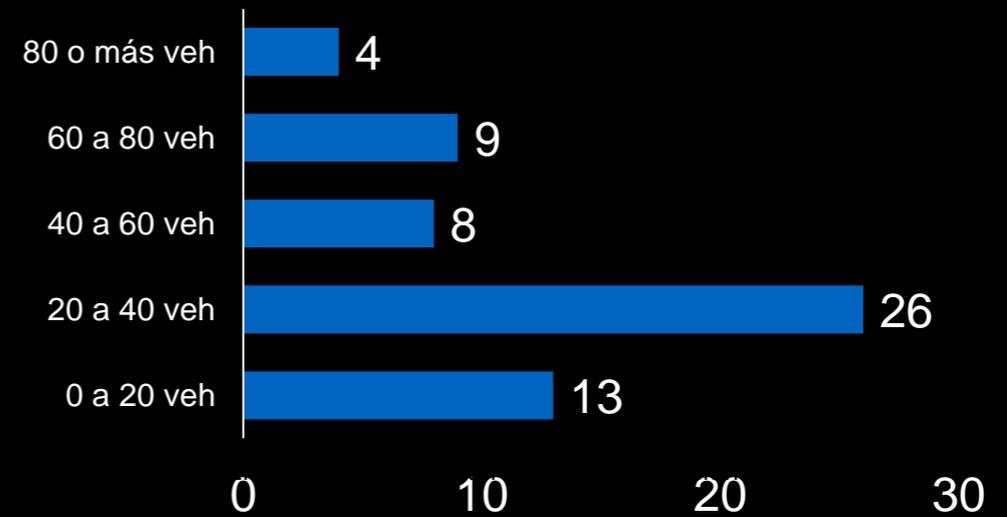
Características de las empresas en operación del Transporte Convencional.

Características

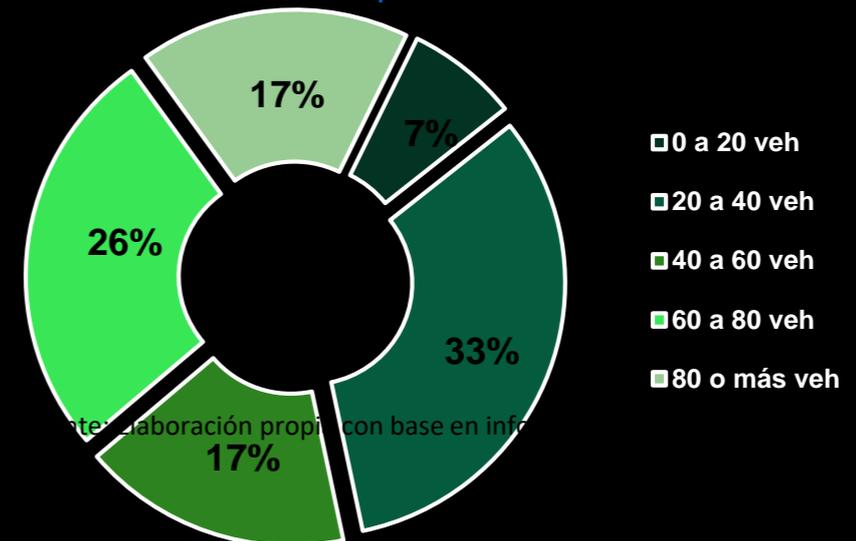
- 60 operadores
 - ➔ 47 Intracantonal urbano
 - 12 Intracantonal combinado
 - 3 Intracantonal rural
- Diferentes esquemas de organización
 - ➔ Tipo de asociación
 - Propiedad de la flota
 - Infraestructura disponible
 - Esquema de mantenimiento

- **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

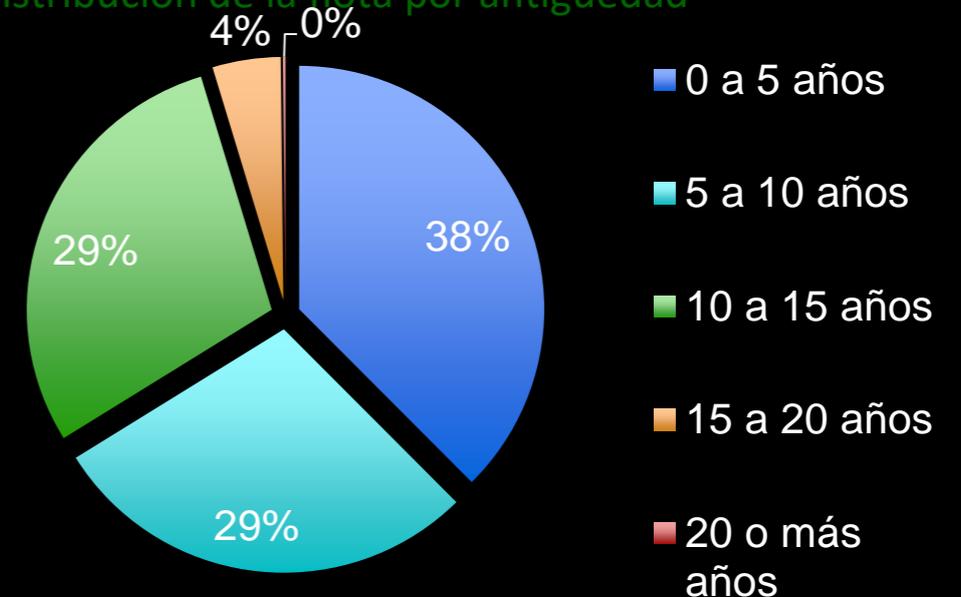
Antigüedad de la flota

- 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.

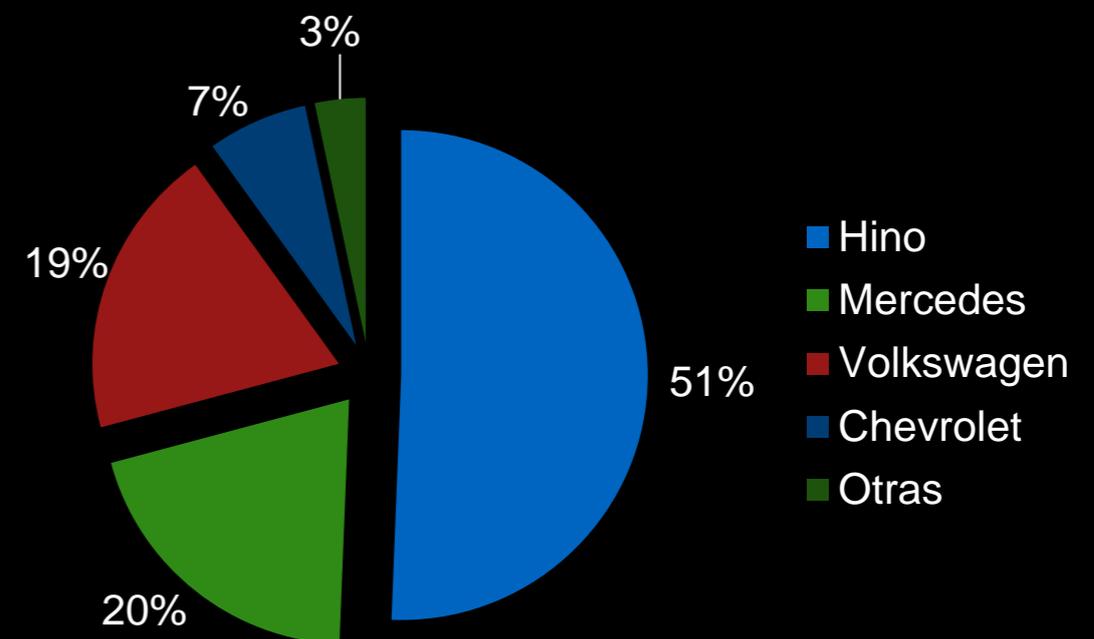
Marca de la flota

- 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



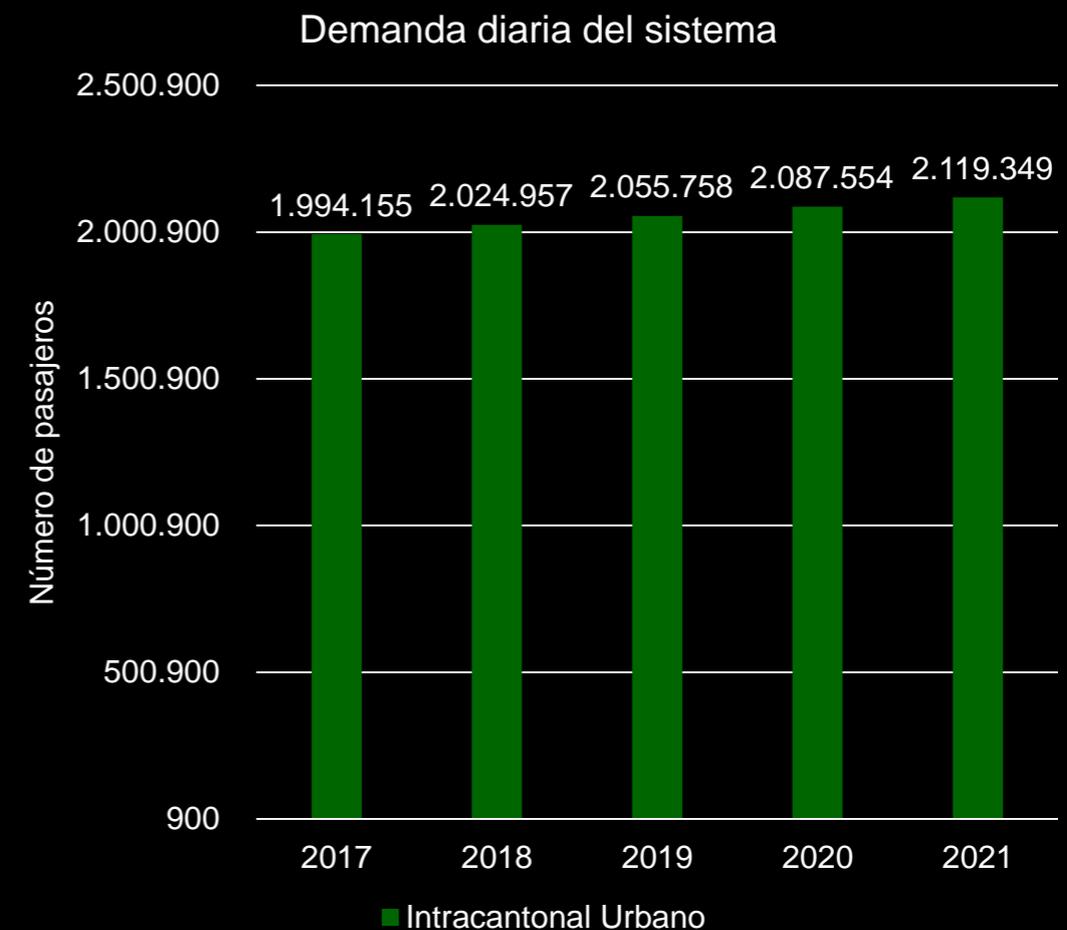
Distribución de flota por marca



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

Ítem/ Servicio	Intracantonal Urbano	Intracantonal Combinado	Intracantonal Rural
Rutas	188	23	7
Horario de operación	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
Tipo de flota	Buses tipo (12 metros)	Buses tipo (12 metros)	Minibuses (9 metros)
No. promedio de vueltas al día	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
Kilometraje medio por vuelta	30,4 km	46,7 km	16,8 km
Km por bus en día hábil	194 km	342 km	214 km
Demanda por bus en día hábil	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

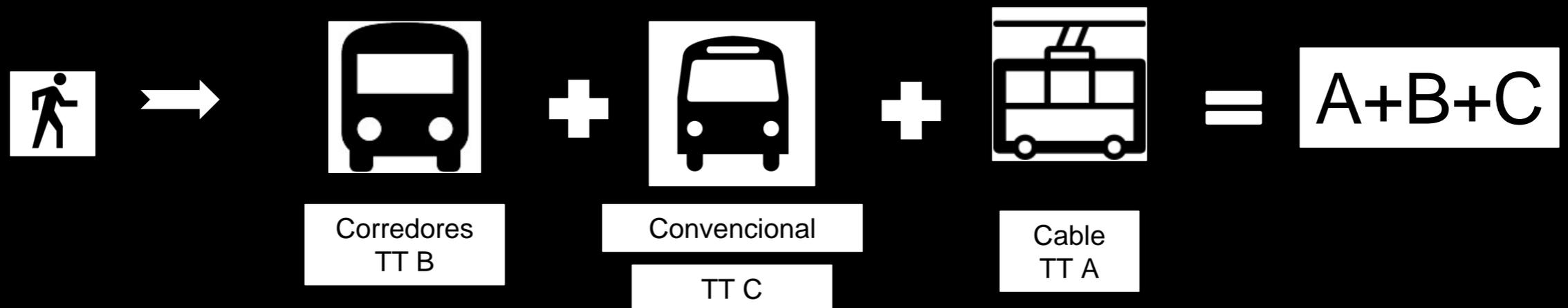
Tecnología	Euro III	Euro III	Euro III
Personal Directo	2335	3748	3748
Costos mantenimiento	1644	3197	1585
Personal Indirecto	760	796	796
Rentabilidad del operador	600	488	348
Subtotal costos operador Mes	8343	11.163	8.368
Total costos del vehículo	8885	11.163	8.368
Kilometraje	5319	9.377	5.867
Costo 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

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

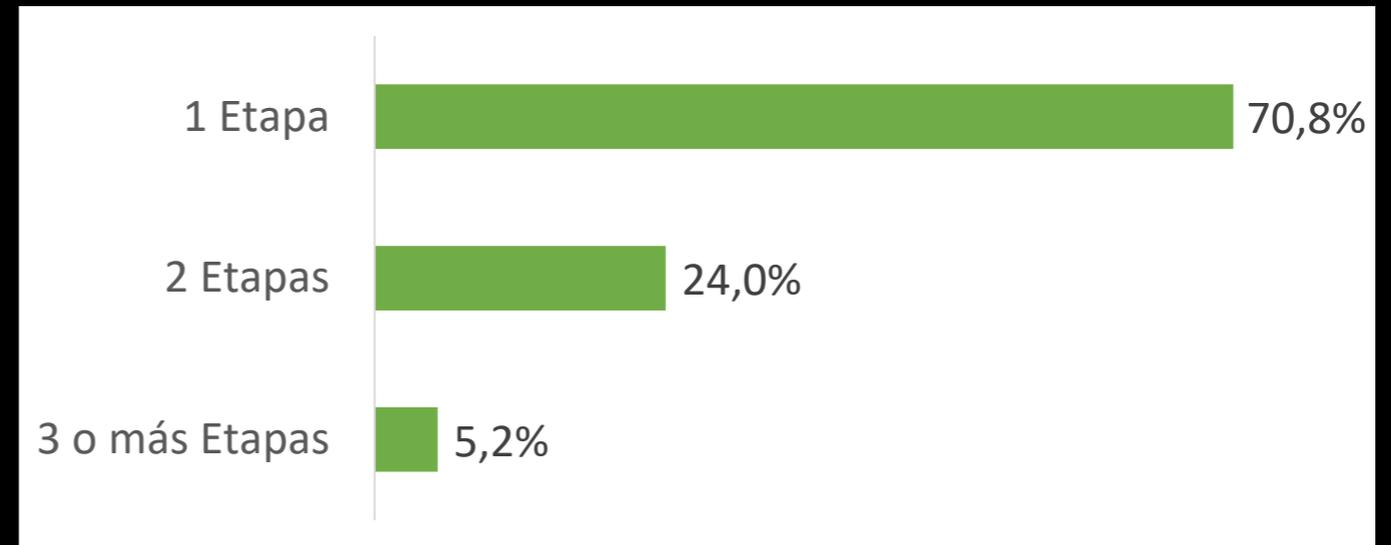
Ejemplo:



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%
Total	1.757.497	100%
Tarifa media		USD 0,34

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%
Total	473.087	100%

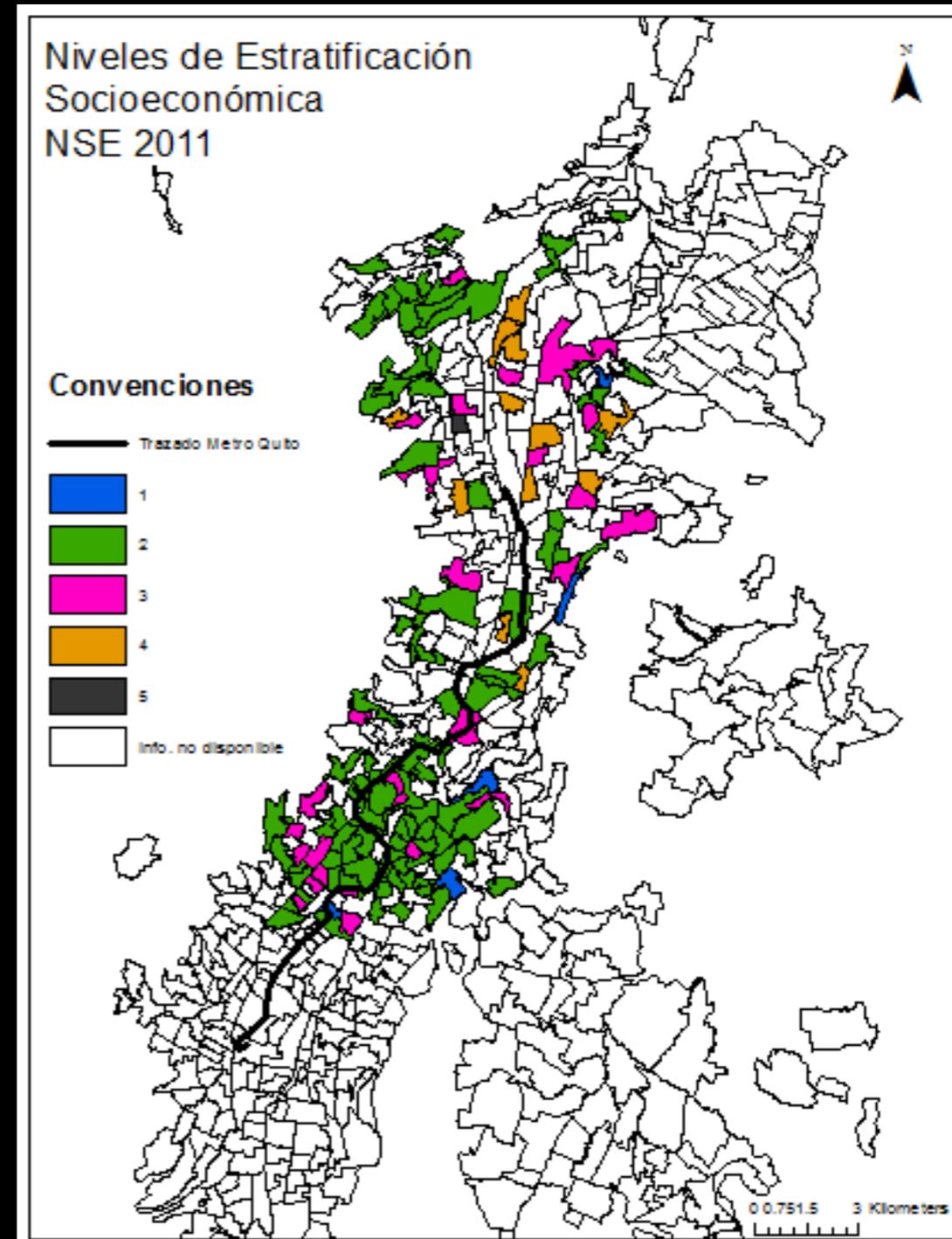
Se analiza el nivel socioeconómico de la población en relación con su ubicación

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.

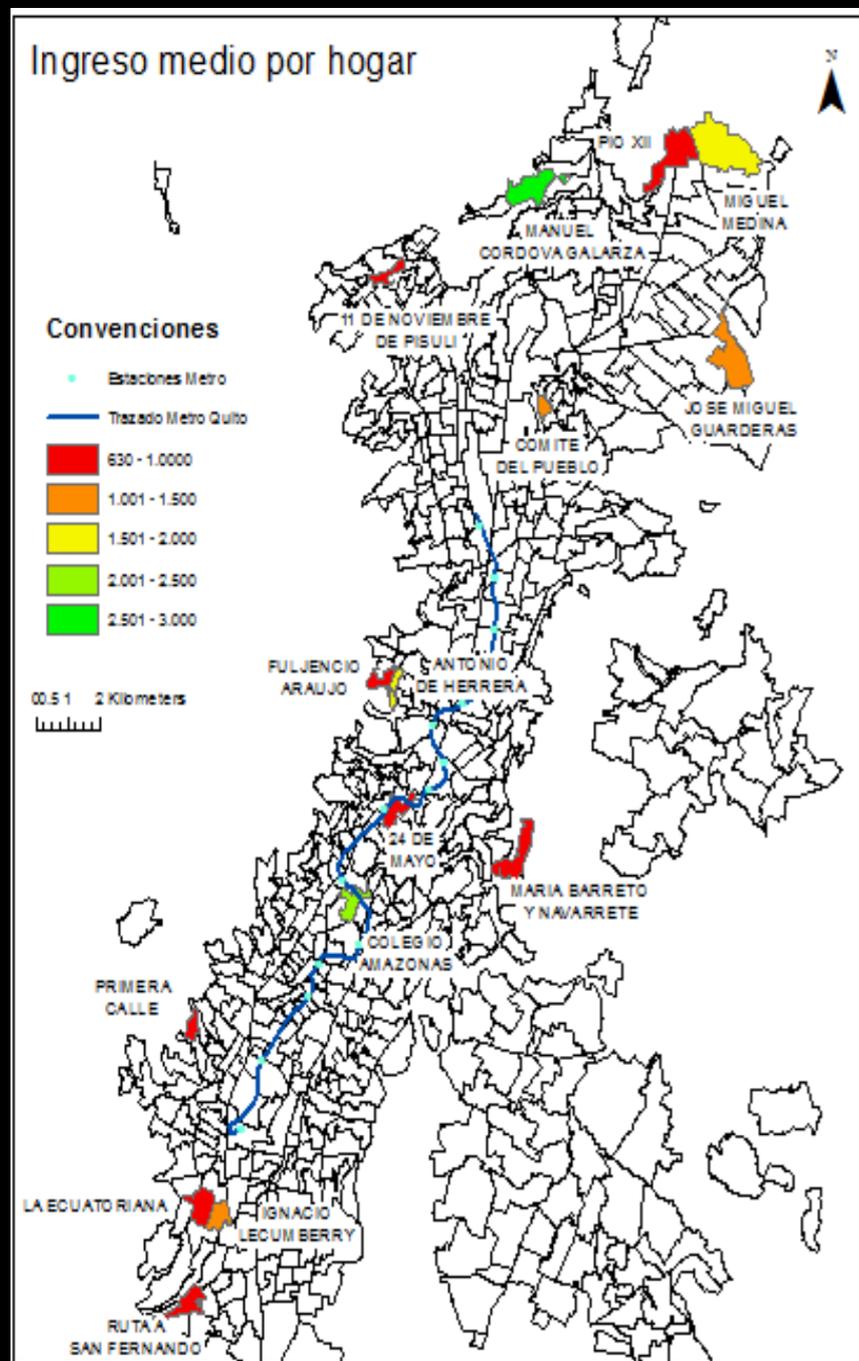
Se debe tener en cuenta que:

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

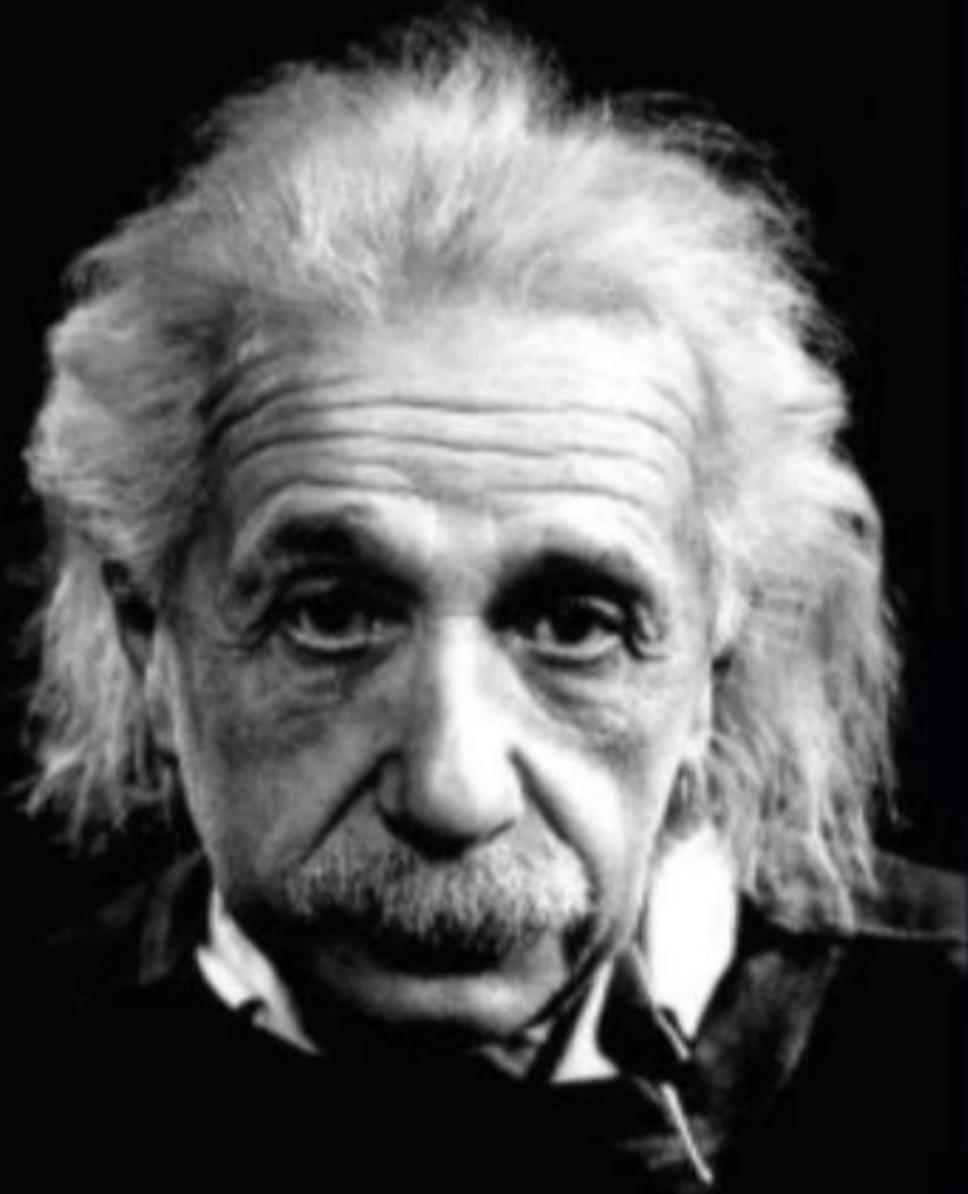
El Sistema Metropolitano del Transporte Público de Pasajeros de Quito se encuentra en proceso de transformación

- 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

ANEXO 3



QUITO
grande otra vez

Marco jurídico tarifa

Mediante Resolución No. A 0050, del 31 de Julio del 2006, el Alcalde Metropolitano resuelve:

"Art 1: Fijar en 40 centavos de dólar, la tarifa del peaje para los usuarios de vehículos livianos que transitan en el tramo vial en el que se encuentra la estación de peaje.

Art 5: Autorizar para a la EMOP-Q para que conceda un descuento del 5% a los usuarios de cancelen el costo de las pasadas mediante el mecanismo de prepago"

Mediante Resolución No. A 0073, del 01 de noviembre del 2006 el Alcalde Metropolitano resuelve: *"Art 1. Autorizar a la Empresa Metropolitana de Obras Públicas de Quito para que aplique un descuento del 25% a la tarifa establecida, para aquellos usuarios utilicen los sistemas de telepeaje a través de las casetas correspondientes."*

VALOR	RESOLUCIÓN	FECHA EMISIÓN	PORCENTAJE DE DESCUENTO	CONDICIÓN
0,40 CTVS	A 050 Art 1	31 de julio de 2006	N/A	Pasar por el peaje (Pago manual)
0,30 CTVS	A 073 Art 1	01 de noviembre de 2006	25%	Usar telepeaje (contar con TAG)
0,28 CTVS	A 050 Art 5; A 073 Art. 1		A050: 5% A073: 25% TOTAL: 30%	5% Por prepago 25% Por haber uso de telepeaje (contar on TAG)

Línea de tiempo cobro

DECRETO PRESIDENCIAL 1017 (16 de marzo de 2020)

El Presidente del Ecuador, Lenin Moreno Garcés, decretó el estado de excepción debido a la emergencia sanitaria resultado de la pandemia del coronavirus COVID-19, en todo el territorio Nacional.

RESOLUCIÓN 014-GG-EPMMOP-2020 (17 de marzo de 2020)

Art. 2.- Suspender las actividades laborales del personal operativo que presta sus servicios en la estación de peaje de la Avenida Oswaldo Guayasamín.

Art. 3.- Disponer a la Gerencia de Terminales Estacionamientos implementar las acciones necesarias para la suspensión temporal y liberar el cobro del peaje de la Avenida Oswaldo Guayasamín, en virtud de proteger la integridad y salud del personal operativo que presta sus servicios en las cabinas de cobro manual.

Resolución No. 023-GG-GTE-EPMMOP-2020, el Gerente General de ese entonces resuelve: Art. Derogar en su totalidad la Resolución No. 014-GG EPMMOP-2020 de 17 de marzo de 2020.

Disponer a la Gerencia de Terminales y Estacionamientos, tomar todas las medidas necesarias para que a partir del 03 de junio de 2020, se reanuden los cobros en la estación de Peaje "Oswaldo Guayasamín" incluyendo la reanudación presencial de las actividades laborales del personal institucional

RESOLUCIÓN 026-GG-EPMMOP-2020 (02 DE JULIO DE 2020)

Art. 1.- Habilitar el libre tránsito por los carriles del peaje "Oswaldo Guayasamín" desde las 00h00 del 03 de julio de 2020, hasta las 00h00 del día 15 del mismo mes y año, con la finalidad de evitar contagios de COVID-19 entre los usuarios y personal de la mencionada estación de peaje. Sin que esto se considere dentro de las contravenciones contenidas en el artículo 390 del Código Integral Penal COIP.

LÍNEA DE TIEMPO COBRO	
AÑO 2020	RECAUDACIÓN MENSUAL
MARZO	\$ 218.959,14
ABRIL	\$ 4.919,63
MAYO	\$ 9.295,53
JUNIO	\$ 173.561,51
JULIO	\$ 178.814,29
TOTAL	\$ 585.550,09

Avance de la obra – MULTI LANE FREE FLOW

Detalle		22-ene-20 al 19-feb-20	20-feb-20 al 16-mar-20	Suspensión de contrato 17-mar-20 al 02-jun-20	03-jun-20 al 26-jun-20	27-jun-20 al 24-jul-20	27-jul-20 al 01-ago-20
Partido	Balidos y Aprobación	71%	100%	-	-	-	-
	Fabricación	0%	25%	-	70%	100%	-
	Instalación	0%	0%	-	0%	20%	100%
Software de gestión con erial	Software Web-Peaje	25%	50%	-	62%	100%	-
	Software Web-Clave	40%	52%	-	100%	-	-
	AMF	40%	52%	-	100%	-	-
	Integración EPMMOP (RFI, Financiera, etc)	0%	10%	-	20%	50%	50%
	Integración AMF	0%	0%	-	20%	27%	30%
	Integración erial	0%	0%	-	0%	11%	19%
Instalación Servidores	Requisitos en Píedra (Fabricación, Producción e Instalación)	23%	41%	-	30%	80%	100%
	Cuadro de Control en SIB	0%	0%	-	0%	0%	70%
	Cuadro de Control Remoto	0%	0%	-	0%	50%	100%
Software de Gestión Operacional	Integración	50%	52%	-	52%	60%	70%
	Calibración de Servidores	0%	0%	-	0%	0%	30%
	Pruebas	0%	0%	-	0%	0%	50%
	Puesta en Marcha	0%	0%	-	0%	0%	50%
De recambio	Software y Tache	0%	0%	-	0%	50%	100%
	Control y Servidores 2, 3, 4	0%	0%	-	0%	20%	100%
	Portales Telefonos	0%	0%	-	0%	0,0000%	100%

CONTRATO 016-EPMMOP-2020

El 20 de enero del 2020, se suscribió el contrato No. 016-EPMMOP-2020, entre la EPMMOP y el CONSORCIO PEAJE TÚNEL GUAYASAMÍN, cuyo objeto es proveer en calidad del servicio para la Operación MULTI-LANE FREE-FLOW (MLFF) del peaje del Túnel Oswaldo Guayasamín, incluyendo Sistemas, Equipos Complementarios, Soporte Técnico y Mantenimiento, Recaudo, Desarrollo y Mejora de la Tecnología de Telepeaje existente en la Institución, Transición a MLFF, con el fin de habilitar los sistemas de cobro electrónico de peaje MLFF mediante el uso de TAG's activos, pasivos y lectura de PLACA, gestión, administración, mantenimiento y recaudo electrónico del peaje de la Vía Interoceánica.

Marco jurídico EPMMOP - AMT

CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL

Art. 390.- Contravenciones de tránsito de quinta clase.- Será sancionado con multa equivalente al quince por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de cuatro punto cinco puntos en su licencia de conducir:

Numeral 2. La o el conductor que realice cualquier acción ilícita para evadir el pago de los peajes en los sitios legalmente establecidos.

Art. 417.- Prescripción del ejercicio de la acción.- La prescripción podrá declararse por la o el juzgador, de oficio o a petición de parte, de acuerdo con las siguientes reglas:

Numeral 6. En el caso de contravenciones, **el ejercicio de la acción prescribirá en tres meses, contados desde que la infracción se comete**. De haberse iniciado el proceso por una contravención, la prescripción operará en el plazo de un año, contados desde el inicio del procedimiento."

En concordancia con los peajes de la provincia (Peaje de la Autopista General Rumiñahui e Intervalles) y, para no generar confusión con la ciudadanía se ha propuesto un periodo de 15 días, para que el usuario ocasional que no tenga TAG, pueda realizar el pago; a fin de, evitar ser sancionado. Es importante mencionar que, el artículo 417, numeral 6, del Código Orgánico Integral Penal

