



Abg. Fernando Morales E.
CONCEJAL METROPOLITANO DE QUITO

OBSERVACIONES AL PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA QUE CREA EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO (SITP-DMQ)

Las observaciones detalladas a continuación hacen referencia a los puntos planteados dentro del informe de la Comisión de Movilidad, los aspectos técnicos empleados en el cálculo de la tarifa y otros correspondientes al articulado establecido dentro del Proyecto de Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ).

1. En lo referente al Informe emitido por la Comisión de Movilidad, es necesario realizar un análisis en los siguientes enunciados:

Numeral 1: *“El Concejo Metropolitano establecerá la estructura tarifaria y el Alcalde Metropolitano fijará la tarifa en todos los casos”*: es necesario considerar el contenido de la Ley Orgánica de Tránsito en su Artículo 30.5, literal h; el COOTAD en su Artículo 84 y el espíritu mismo de la fijación de un aspecto sensible en la economía de las familias, como es el pasaje de Transporte Público que debe ser siempre analizado en todos los aspectos sociales, económicos, etc., y en este proyecto se pretende que el Concejo Metropolitano delegue esta competencia al Señor Alcalde quien como es de conocimiento público, ha delegado todas las responsabilidades sobre temas de movilidad al Presidente de la Comisión de Movilidad, siendo un integrante del Concejo Metropolitano, motivo por el cual podría producirse una falta de independencia y objetividad en el análisis, elaboración y aprobación de estos procesos.

Hay aspectos positivos que de no analizarse profundamente podrían generar dificultades posteriores:

Por ejemplo, la conformación de un Fideicomiso es correcta, pero si ocurre lo mismo que el Fideicomiso Corredor Central Norte, donde la Municipalidad no tenía mayoría, los resultados son los que hoy tenemos en esa operación: buses averiados, contaminantes, paradas destruidas y pésimo servicio. De llegarse a implementar de forma técnica, con las instrucciones adecuadas y donde la Municipalidad tenga mayoría, un Fideicomiso ayudará a implementar de manera efectiva una verdadera caja común y cámara de compensación para que se terminen los correteos en la ciudad, además que, las “rutas rentables” ya no serían objeto de disputas, sino que, esta cámara de compensación permitirá distribuir equitativamente los ingresos, para lo cual es necesario determinar en la Ordenanza de forma puntual, el rol y la dinámica de participación que desempeñará el Municipio de Quito y los actores involucrados en este proceso.

Los contratos de operación deberán determinar claramente los indicadores de calidad, detallando quién controla, supervisa y fiscaliza y estos deberán ser firmados antes de subir las tarifas; considerando que no es factible subir la tarifa una vez aprobada la Ordenanza, sin que se realice el proceso de Contratos de Operación que garanticen que el ciudadano obtendrá un mejor servicio a cambio del incremento en las tarifas.

2. Respecto a los aspectos técnicos de Cálculo de la Tarifa

Los archivos Excel adjuntos a la convocatoria de la Sesión Extraordinaria No. 100 del Concejo Metropolitano de Quito, deberían tener referencias claras de los sustentos con los que se calculan, por ejemplo, la demanda es un tema fundamental, que hace crecer o decrecer el valor del pasaje de forma exponencial, y tienen incoherencias como la siguiente:

Imprecisiones en cálculo de la demanda: En el archivo del cálculo de tarifa para Urbano la demanda crece al 1% pero en los servicios rural y combinado (archivos Excel Anexo 3.7-Rural.xlsm y Anexo 3.6-Tipo.xlsm) la demanda NO CRECE, es decir en 10 años no se aumenta un solo pasajero, y esto refiere



que no se ha analizado detalladamente la demanda, y plantea la interrogante si la Secretaría de Movilidad ha analizado los índices de crecimiento poblacional publicados por el INEC que son mayores al 1% o si la Secretaría de Movilidad ha estudiado la Demanda Inducida, por ejemplo, las restricciones vehiculares deberían haber inducido algunos pasajeros, pero estos archivos aparecen con 0 pasajeros; por lo tanto el cálculo de la demanda debería ser establecido en función de datos oficiales y proyectados.

Empleo de datos desactualizados en los cálculos de la tarifa: La información entregada para los cálculos de tarifas es la que entregó la Consultora colombiana GSD+ en el año 2017, su misma metodología describe que el levantamiento lo hizo con información entregada por los operadores, es decir LA PARTE INTERESADA, finalmente es necesario conocer si la información que se refleja en los archivos fue actualizada por la Secretaría de Movilidad 3 años después de su entrega.

Altos costos de mantenimiento y cálculo unitario en cada caso: Los costos de mantenimiento son altos, por ejemplo, se refleja en las actividades de mantenimiento que los buses para el servicio urbano utilizan 10 llantas y el combinado 12 llantas, en la práctica los buses tipo no llevan más de 6 llantas, además, que los valores corresponderían a una cotización de una unidad y no la cantidad que vaya a utilizar toda la flota; por lo cual ratifico la importancia que la Secretaría de Movilidad actualice esta información, cotizando estos insumos de mantenimiento pero analizados como flota, más no como unidades aisladas.

El valor residual de las unidades de transporte está calculado a 10 años no a 20 años: En 10 años el valor residual es del 50%, la ley establece un tiempo de 20 años; es decir el cálculo se realiza con la mitad del tiempo que determina la ley.

No se evidencia el subsidio que el Municipio ha entregado al sector del transporte: La publicidad que los operadores promocionan en la ciudad, acerca de que la tarifa no se ha revisado en 17 años, no es correcta, puesto que desde la Municipalidad se han destinado los siguientes recursos:

PLAN DE FORTALECIMIENTO DE CALIDAD DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO	54.527.450,00	DESDE MARZO 2015	HASTA JUNIO 2017
PLAN DE RETRIBUCIÓN A LA MEJORA DE LA CALIDAD EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO	19.966.000,00	DESDE MARZO 2018	HASTA JULIO 2019
	74.493.450,00		

Los casi 75 millones entregados no reflejan ninguna mejora tangible en el Transporte Público, a diario vemos los correteos, irrespeto de paradas, irrespeto a usuarios, capacidad máxima de pasajeros, precarización laboral de los conductores y cobradores, entre otros.

Como un insumo adicional, es necesario conocer en base a qué demanda se realizó el cálculo que determinó el valor de compensación y en consideración al valor entregado por el Municipio definir el valor real del pasaje en la actualidad; así como también solicito que la Secretaría de Movilidad, entregue un informe detallado en el que se refleje qué unidades y en qué años fueron beneficiadas por los subsidios y cuáles fueron las mejoras evidenciadas.

3. En lo referente al texto del Proyecto de Ordenanza Metropolitana que Crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ), las observaciones son las siguientes:

En la Sección 1 DEL CÁLCULO DE TARIFAS, Artículo IV.2.359 indica que “la Secretaría de Movilidad actualizará los valores de los componentes que constan en el Modelo Tarifario de cálculo.” se debería agregar que esta actualización se podrá a consideración del Concejo Metropolitano, para que este



Abg. Fernando Morales E.
CONCEJAL METROPOLITANO DE QUITO

decida si es o no pertinente la modificación de las tarifas. Y, de esta forma, la Secretaría de Movilidad no será quien las fije, ya que, sería impertinente que la Institución que elabora los estudios de actualización sea la misma que apruebe la modificación de tarifas.

En el artículo IV.2.361, en el segundo párrafo indica que “...tales como sistemas de transporte con tecnologías limpias y amigables con el medio ambiente, entre otras, se establecerá tarifas especiales para lo cual la Secretaría de Movilidad fijará de forma directa la tarifa...”. Debe modificarse que la Secretaría de Movilidad recomendará la tarifa para aprobación del Concejo Metropolitano, ya que, esta es competencia exclusiva del mismo y no debería asignarse discrecionalmente tarifas aun cuando sean “eventos especiales” ya que, al contrario, debería, siempre motivarse a la utilización de tecnologías limpias y amigables con el ambiente.

En el artículo IV.2.354, Fase primera de integración, segundo párrafo, se indica “...la forma de cobro o pago de la tarifa se realizará en efectivo y directamente en las unidades de transporte o en el punto de cobro, según corresponda, hasta que se realice la integración...”: Se debería agregar que la Secretaría de Movilidad, supervisará que los valores recaudados se depositen de manera centralizada en una cuenta de caja común, ya que, esto garantizará que los buses están aplicando este mecanismo que la Ley les obliga. Esta supervisión de las cuentas, permitirá que la Secretaría de Movilidad, conozca la verdadera cantidad de pasajeros pagos en el sistema de transporte.

Artículo IV.2.369 Fondo Metropolitano de Movilidad – Transporte Público, “...El financiamiento de este fondo provendrá de recursos obtenidos del sistema Metropolitano de Movilidad y de otras fuentes no operacionales que para el efecto se determinen”: debería agregarse que todos los ingresos obtenidos por publicidad en los buses deben ingresar a este fondo para que ayuden a sustentar el equilibrio financiero de las tarifas, ya que actualmente estos valores se los lleva el dueño del bus sin que esto ayude a mejorar la calidad del servicio.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA CUARTA.- Este modelo de contrato debe estar adjunto a la presente ordenanza, no puede esperarse 120 días para recién conocer las condiciones en las que operarán el transporte público en la ciudad, además, debe establecerse claramente, que para el incremento de la tarifa, los operadores deberán haber firmado los nuevos contratos de operación, en los que se establezca la obligatoriedad del cumplimiento de los índices de calidad.

Observaciones que pongo a consideración para el tratamiento respectivo, en afán de precautelar los intereses de la ciudadanía del Distrito Metropolitano de Quito a través de la implementación de un Sistema Integrado de Transporte Público que evidencie estándares de calidad y eficiencia.