

<b>ACTA REUNIÓN</b>	<b>EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO</b>	<b>TRANSPORTE DE PASAJEROS</b> 			
Trole <input type="checkbox"/>	Sur Oriental <input type="checkbox"/>	Central Norte <input type="checkbox"/>	Sur Occidental <input type="checkbox"/>	Ecovía <input type="checkbox"/>	EPQ <input checked="" type="checkbox"/>

## ACTA DE REUNIÓN

En la ciudad de Quito, a los 17 días del mes de noviembre de 2020, siendo las nueve horas con treinta minutos, se reúne la señora Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros Quito (EPMTPQ), Abg. Andrea Flores Andino, Ing. Gustavo Hinostroza Subgerente General, Ing. Lourdes Romero, Coordinadora de Talento Humano, Abg. María Elena Cano, Coordinadora de Normativa y Criterios, Abg. Natalya Mejía, Secretaria General de la EPMTPQ, y los miembros del Comité de Empresa, Ab. Hernán Romo, Sr. Stalin Salguero, Sr. Francisco Narváez, Sr. Elías López, Sr. Mauricio Leiva, Sr. Carlos Tamayo, Sra. Sandra Almachi, Sr. Luis Tapia, Sra. Geovanna Calderón, Sra. María Merchán, Sra. Marcelo Muñoz, Sr. Francisco Silva, Sra. Christian Gordón, Sr. Jhon Morales, y Sra. Evelyn Geacomán.

A fin de tratar el siguiente ORDEN DEL DÍA:

Punto Único: Socialización del Proyecto de Ordenanza que establece la Integración de los Subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros

### DESARROLLO DE LA REUNIÓN:

#### 1. SALUDO Y BIENVENIDA POR PARTE DE LA GERENTE GENERAL

La Gerente General, Ab. Andrea Flores, saluda, da la bienvenida, agradece la asistencia a los miembros del Comité, e indica que es importante que conozcan temas trascendentales por eso se les ha convocado, a fin de socializar el “Proyecto de Ordenanza que establece la Integración de los Subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros”.

Indica que lo que se ha hecho una presentación del proyecto de ordenanza, la misma que ha sido liderada desde la Secretaria de Movilidad, da a conocer que la documentación que soporta el proyecto de ordenanza está disponible en la página web del Municipio, se dará a conocer en síntesis lo que trata este proyecto de ordenanza, ha tenido un impacto porque contempla el aumento de la tarifa.

#### 2. PRESENTACIÓN DEL “PROYECTO DE ORDENANZA QUE ESTABLECE LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS”

La Gerente General, proyecta una presentación que había preparado para darles a conocer el proyecto de ordenanza. Inicia indicando que esta tiene los antecedentes que se describen en la siguiente lámina:

<b>ACTA REUNIÓN</b>	<b>EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO</b>	<b>TRANSPORTE DE PASAJEROS</b> 			
Trole <input type="checkbox"/>	Sur Oriental <input type="checkbox"/>	Central Norte <input type="checkbox"/>	Sur Occidental <input type="checkbox"/>	Ecovía <input type="checkbox"/>	EPQ <input checked="" type="checkbox"/>

## ANTECEDENTES

**TRANSPORTE  
DE PASAJEROS**  


### Resolución No. C 090, sesión No. 100 extraordinaria de 22 de octubre de 2020:

- Los miembros del Concejo Metropolitano, adoptaron la decisión que el proyecto retornara a la Comisión de Movilidad para que ésta elabore el texto definitivo del proyecto.
- **Sesión No. 50 Comisión de Movilidad de 25 de octubre de y reinstalada en dos ocasiones:**
- Analizaron las intervenciones de los concejales, registradas en sesión No. 100.
- **Sesión No. 51 Comisión de Movilidad de 03 de noviembre de 2020:**
- Dictamen favorable para que el Concejo Metropolitano conozca en primer debate el proyecto de OM.

La señora Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros de Transporte de Quito, da a conocer la estructura del proyecto de ordenanza. El mismo que está contenido en dos aspectos: i) Incorpora un Capítulo innumerado De la Integración de los Subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, al Título Del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros; y, ii) De la Política Tarifaria, del Título Décimo Tercero de la Política Tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ

## REFORMATORIA AL LIBRO IV.2 DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DMQ

**TRANSPORTE  
DE PASAJEROS**  

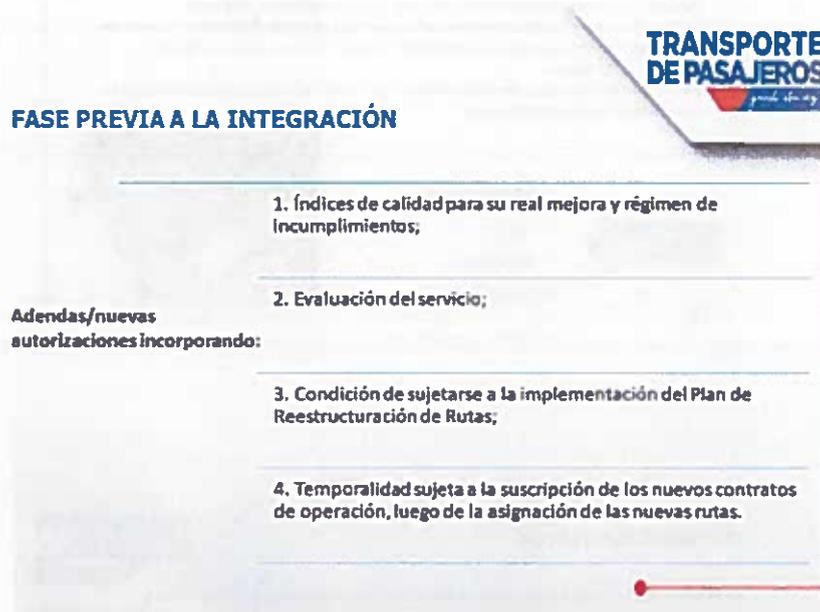

Dos artículos:

- **Primero:** Incorpora un Capítulo innumerado De la Integración de los Subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, al Título Del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros; y,
- **Segundo:** De la Política Tarifaria, del Título Décimo Tercero de la Política Tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ.

<b>ACTA REUNIÓN</b>	<b>EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO</b>	<b>TRANSPORTE DE PASAJEROS</b> 			
Trole <input type="checkbox"/>	Sur Oriental <input type="checkbox"/>	Central Norte <input type="checkbox"/>	Sur Occidental <input type="checkbox"/>	Ecovía <input type="checkbox"/>	EPO <input checked="" type="checkbox"/>

**2.1. De la Integración de los Subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, al Título Del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros:**

En cuanto al primer aspecto, da a conocer que la integración del sistema tendrá una fase previa de integración sujeta a las nuevas autorizaciones y adendas a los contratos de operación.



Señala que, el Sistema Integrado de Transporte está conformado por los subsistemas de: Convencional, Metrobus Q, Metro de Quito y Quito Cables, indica que esta integración debe ser: Física, Tarifaria y Operacional. Para lo cual, da la explicación de las siguientes láminas:



Trole  Sur Oriental  Central Norte  Sur Occidental  Ecovía  EPQ

DE LA INTEGRACIÓN DE LOS ELEMENTOS Y/O  
COMPONENTES OPERACIONALES

TRANSPORTE  
DE PASAJEROS  
para la ciudad  
metropolitana

Diseño, planificación e implementación:

- Progresiva.
- Responderá a criterios de accesibilidad, equidad y perspectiva de género.
- Precautelará y garantizará la conectividad, seguridad y libre movilidad de personas con movilidad reducida, grupos de atención prioritaria, mujeres, niños y niñas, sin discriminación alguna.
- Estrategias permanentes: erradicar prácticas y hechos que limiten la oportunidad de acceder a los servicios integrados.



**INTEGRACIÓN:**

- Física;
- Tarifaria; y,
- Operacional.



INTEGRACIÓN FÍSICA:

TRANSPORTE  
DE PASAJEROS  
para la ciudad  
metropolitana

Consistirá en la articulación de la infraestructura especializada existente y su entorno inmediato para que transbordos o transferencias entre los sistemas y subsistemas de transporte público se realicen de manera segura, coordinada, rápida e informada.



Trole  Sur Oriental  Central Norte  Sur Occidental  Ecovía  EPQ

#### INTEGRACIÓN TARIFARIA:

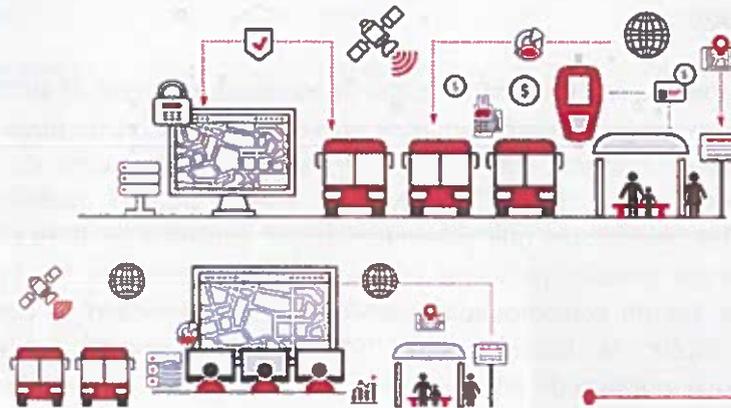
consistirá en la adopción de una estructura de pagos de los servicios, a través de la utilización de varios medios tecnológicos para el pago de la tarifa o pasaje por parte de los usuarios, que bajo especificaciones técnicas únicas serán totalmente interoperables con el Sistema Integrado de Recaudo (SIR), previsto en el Código Municipal.



TRANSPORTE  
DE PASAJEROS

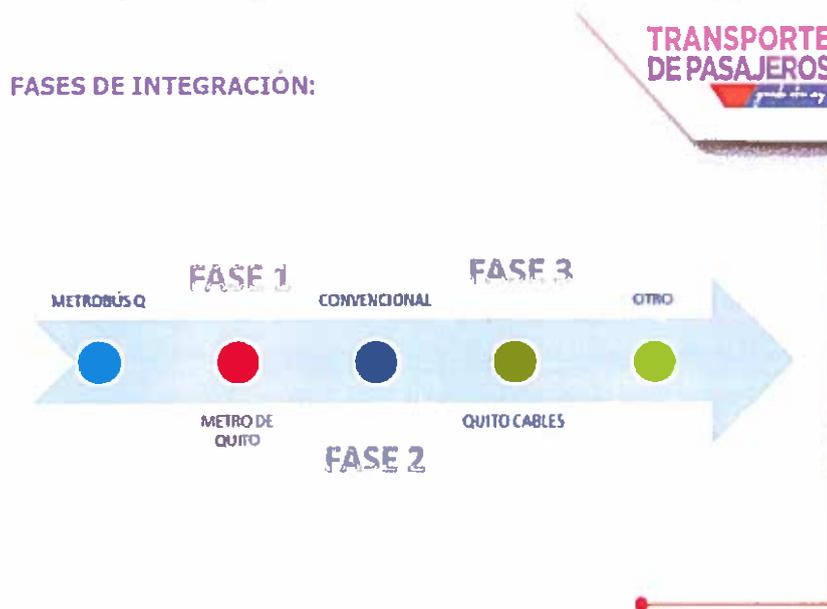
#### INTEGRACIÓN OPERACIONAL:

comprenderá la interconexión de los diferentes subsistemas de transporte público que deberán gestionarse de manera centralizada en un entorno intermodal.



TRANSPORTE  
DE PASAJEROS

Indica que la Fase de Integración del Sistema Inegrado de Transporte tiene 3 fases:



A continuación, indica que las 3 fases de integración son las que se detallan a continuación y presenta las siguientes láminas:

- a) La primera que constituye la integración del subsistema Metrobús -Q y el subsistema Metro de Quito;
- b) La segunda fase, la integración de estos dos subsistemas con el subsistema convencional para lo cual, el Proyecto de Ordenanza prevé la asignación de paquetes de rutas a través de un Concurso Público, en el cual, se excluye la licitación de las troncales de los corredores que administrada la EPMTPO, este concurso incentivará con puntuación adicional a las operadoras que presenten mayor cantidad de flota con tecnología limpia, condiciones que estarán previstas en las bases del proceso, las operadoras públicas y privadas que fueren seleccionadas para operar los grupos o paquetes de rutas deberán obtener y cumplir con: Certificación UNE EN 13816 específica a la calidad del servicio en el transporte público de pasajeros y Certificación ISO para garantizar la calidad de la administración, mantenimiento y operación.

En este punto, la Gerente General indica al Comité que empero de que no se señala sobre este cumplimiento a la EPMTPO, en pos de generar los estándares de calidad en la prestación del servicio, para el mantenimiento y operación se trabajará en la mejora de procesos para la implementación de estas certificaciones; y,

- c) La tercera fase que establece la integración con el Subsistema Quito Cables y cualquier otro sistema o subsistema que se incorporen en un futuro.

FASES DE INTEGRACIÓN:

- **FASE 1:**
- **La Secretaría de Movilidad:**
  - Implementará la reestructuración de servicios troncales y alimentadores, bajo el principio de complementariedad y optimización del actual Subsistema Metrobús-Q, mayores niveles de eficiencia.
- **Reestructuración del subsistema Metrobús-Q:**
  - A partir de la entrada en vigencia de la ordenanza.
  - Tecnología limpia buses/BRT nuevos que se incorporen o se reemplacen en las troncales de los corredores y sub troncales del Subsistema Metrobús-Q.
  - Implementará de manera paulatina, según el cronograma y condiciones que establezca el Administrador del Sistema y normativa que sobre electromovilidad sea aprobada.

FASES DE INTEGRACIÓN:

- **FASE 2:**
- Las empresas públicas metropolitanas, estará sujeto a nuevas autorizaciones; y,
- La gestión delegada, estará condicionado a la suscripción de contratos de operación, conforme la LDITTSV, contendrá entre otros, los siguientes lineamientos mínimos y obligatorios:
  - Indicadores de desempeño y sus sanciones respecto de:
    - Índice de regularidad para controlar la cantidad de servicios del plan operacional;
    - Índice de puntualidad para controlar que los servicios se hayan realizado en itinerarios y frecuencias; y,
    - Grado de satisfacción en base a encuestas realizadas a los usuarios sobre la calidad de los servicios.
    - Condiciones para la gestión administrativa, laboral, financiera, operativa y ambiental de las operadoras.
- La Secretaría de Movilidad, en el término de 30 días, contado a partir de la sanción de la ordenanza, emitirá el Manual de Indicadores de Calidad de servicio de transporte público de pasajeros.

La Gerente General, indica que este proceso de integración implementará la reestructuración de servicios troncales y alimentadores, bajo el principio de complementariedad y optimización del actual Subsistema Metrobús-Q y mayores niveles de eficiencia; así como, la incorporación de Tecnología limpia buses/BRT nuevos que se incorporen o se reemplacen en las troncales de los corredores y sub troncales del Subsistema Metrobús-Q. El diseño, planificación e implementación del sistema se realizará de forma progresiva y responderá a los criterios de accesibilidad, equidad y perspectiva de género, precautelando y garantizando la conectividad, seguridad y libre movilidad de personas con movilidad reducida, grupos de atención prioritaria, mujeres, niños y niñas, sin discriminación alguna. Este plan de reestructuración prevé generar una mayor cobertura territorial optimizando costos de operación del sistema, mejorando tiempos

<b>ACTA REUNIÓN</b>	<b>EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO</b>	
Trole <input type="checkbox"/> Sur Oriental <input type="checkbox"/> Central Norte <input type="checkbox"/> Sur Occidental <input type="checkbox"/> Ecovía <input type="checkbox"/> EPQ <input checked="" type="checkbox"/>		

de viaje y calidad y eficiencia en la prestación de servicio, en una estructura de red integrada cuyo eje fundamental será la primera línea del metro de Quito.

Las rutas del subsistema convencional serán transversales y complementarias, alimentarán a los subsistemas Metrobús-Q y Metro de Quito.

Se prevé que el administrador del sistema genere estrategias permanentes para erradicar prácticas y hechos que limiten la oportunidad de acceder a los servicios integrados.

#### FASES DE INTEGRACIÓN:

- **FASE 2:**
- Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público:
  - Mayor cobertura territorial.
  - Mejorar los tiempos de viaje y calidad de los niveles de servicio.
  - Optimiza costos de operación del sistema.
  - Estructura de una red integrada.
  - Primera Línea del Metro de Quito eje fundamental de la Red.
  - Rutas del subsistema convencional serán transversales y complementarias, alimentan a los subsistemas Metrobús-Q y Metro de Quito.
- La EPMPQ mantiene a su cargo las troncales ( Trolebús/Ecovía con sus extensiones).

#### FASES DE INTEGRACIÓN:

- **FASE 2:**
- Modelo de Gestión deberá incorporar:
- Mecanismo de asignación de rutas a operadoras de transporte - concurso público
  - Grupos o paquetes de rutas (Subtroncales, alimentadoras, diagonales, transversales y otras).
  - Se excluye expresamente las troncales actualmente administradas y operadas por la EPMPQ.
- En el concurso público se incentivará con puntuación adicional a las operadoras que presenten mayor cantidad de flota con tecnología limpia.
- Las operadoras públicas y privadas que fueren seleccionadas para operar los grupos o paquetes de rutas deberán obtener y mantener, como base:
  - Certificación UNE EN 13816 específica a la calidad del servicio en el transporte público de pasajeros.
  - Certificación ISO para garantizar la calidad de la administración, mantenimiento y operación.

<b>ACTA REUNIÓN</b>	<b>EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO</b>	<b>TRANSPORTE DE PASAJEROS</b> <small>quindici años</small>
Trole <input type="checkbox"/> Sur Oriental <input type="checkbox"/> Central Norte <input type="checkbox"/> Sur Occidental <input type="checkbox"/> Ecovía <input type="checkbox"/> EPQ <input checked="" type="checkbox"/>		

Indica además, que esta integración se dará de manera de física, tarifaria y operacional articulando la infraestructura especializada existente y su entorno inmediato para que los transbordos o transferencias entre los sistemas y subsistemas de transporte público se realicen de manera segura, coordinada, rápida e informada; adoptando una estructura de pagos de los servicios a través de medios tecnológicos totalmente interoperables con el Sistema Integrado de Recaudo (SIR), previsto en el Código Municipal, generando la interconexión de los diferentes subsistemas de transporte público que deberán gestionarse de manera centralizada en un entorno intermodal

## 2.2. Régimen Tarifario a la Integración de los Subsistemas:

La señora Gerente, respecto al segundo aspecto del Proyecto de Ordenanza que establece el régimen tarifario a la integración de los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, indica que para el cálculo de la tarifa se establece una fórmula compuesta por los costos de operación sobre el número de pasajeros o demanda y, presenta las siguientes láminas:

### RÉGIMEN TARIFARIO A LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS

**TRANSPORTE  
DE PASAJEROS**  
quindici años

- **CÁLCULO DE LA TARIFA:**
  - Fórmula compuesta por los costos de operación sobre el número de pasajeros o demanda.
- **COSTOS DE OPERACIÓN:**
  - Costos fijos.
  - Costos variables.
- **ESQUEMA DE TARIFAS SIN INTEGRACIÓN:**
  - Se aplicará en el término de 30 días de sancionada la OM.
  - Una vez suscritas las adendas a los contratos de operación y nuevas autorizaciones EPMTPO.
  - Cobro o pago de la tarifa se realizará mediante el Sistema Integrado de Recaudo (SIR).

Indica que este proyecto establece un **primer escenario de tarifas sin integración**, el cual se aplicará una vez que se hayan suscrito las adendas a los contratos de operación y las nuevas autorizaciones, y que se hayan incorporado los indicadores de calidad obligatorios para todos los prestadores del servicio y el régimen de incumplimiento, los cuales deberán ser suscritos en el término de 30 días contado a partir de la aprobación de la ordenanza. Las nuevas tarifas sin integración se establecen a continuación:

<b>ACTA REUNIÓN</b>	<b>EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO</b>	<b>TRANSPORTE DE PASAJEROS</b> <small>part of the company</small>
Trole <input type="checkbox"/>	Sur Oriental <input type="checkbox"/>	Central Norte <input type="checkbox"/>
Sur Occidental <input type="checkbox"/>	Ecovía <input type="checkbox"/>	EPQ <input checked="" type="checkbox"/>

- **Plana o única (Convencional intracantonal urbano, Metrobús-Q):** 35 ctv.
- **Baja emisión (Buses eléctricos u otra tecnología):** 45 ctv.
- **Variable (Convencional intracantonal combinado y rural):** 35ctv + valor incremental se calculará de acuerdo con las distancias de recorrido fijadas en tramos.

Da a conocer que el segundo escenario se establece un **sistema de tarifa con integración** el cual se aplicará a partir de la primera fase de integración y será denominada tarifa variable por etapas o transferencias, que en todos los casos aplicará los principios de la política tarifaria, entre otros, el de accesibilidad a tarifas socialmente justas.

Este esquema de tarifas implica que el usuario del transporte público integrado pagará la contraprestación del servicio en correspondencia con el número de etapas de su viaje, y dentro de una ventana de tiempo que será definido por el Administrador del Sistema. A partir de la segunda transferencia realizada dentro de la ventana de tiempo, los usuarios no pagarán valor adicional alguno.

Si el usuario efectúa un viaje de una sola etapa, el pago corresponderá a la tarifa base de cualquiera de los subsistemas de transporte. Las transferencias entre unidades alimentadoras y troncales del Subsistema Metrobús-Q y viceversa, que se realicen dentro de una estación cerrada o en una parada específica diseñada operacionalmente para el efecto, no tendrá ningún pago adicional.

Se establece una tarifa base para cada uno de los subsistemas: i) Subsistemas Metrobús-Q y convencional: 35ctv; ii) Subsistema Metro: 45 ctv; iii) se establece un valor adicional por integración que para el caso del transporte urbano el valor total de integración no superará los 60 ctv; y, iv) en el caso del transporte combinado rural el valor total variará dependiendo del valor incremental calculado por las distancias de recorrido.

En todos los casos de la nueva tarifa aplicará los principios de la política tarifaria, accesibilidad a tarifas socialmente justas.

Trole  Sur Oriental  Central Norte  Sur Occidental  Ecovía  EPQ RÉGIMEN TARIFARIO A LA INTEGRACIÓN DE LOS  
SUBSISTEMASTRANSPORTE  
DE PASAJEROS

## • ESQUEMA DE TARIFAS CON INTEGRACIÓN:

- Tarifa variable por etapas o transferencias.
- Dentro de una ventana de tiempo definida por el Administrador del Sistema.
- A partir de la segunda transferencia realizada dentro de la ventana de tiempo, los usuarios no pagarán valor adicional alguno.
- Si el usuario efectúa un viaje de una sola etapa, el pago corresponderá a la tarifa base de cualquiera de los subsistemas de transporte.
- Las transferencias entre unidades alimentadoras y troncales del Subsistema Metrobús-Q y viceversa, que se realicen dentro de una estación cerrada o en una parada específica diseñada operacionalmente para el efecto, no tendrá ningún pago adicional.
- Operadores deberán implementar medios de pago tecnológicos y se integraran al SIR.

La señora Gerente General, indica que este proyecto establece además una gestión centralizada para la gestión de los fondos prevenientes del sistema integrado de recaudo y de los ingresos no operacionales, que será gestionada por el administrador del sistema a través de la constitución de un fideicomiso que distribuirá los pagos a las operadoras por la contraprestación de los servicios, a través de la cámara de compensación conforme lo establece el artículo IV.2.339 del Código Municipal. Las operadoras dejaran de realizar cobro de dinero en efectivo, este se realizará a través de medios de pago tecnológicos garantizando la interoperabilidad de éstos con el Sistema Integrado de Recaudo.

Las formas y mecanismos de pago estarán establecidas en el modelo de gestión del fideicomiso con base a la determinación de los costos de operación de cada subsistema, tipología de vehículo y los asociados a los grupos o paquetes de rutas asignados por el Administrador del Sistema.

<b>ACTA REUNIÓN</b>	<b>EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO</b>	<b>TRANSPORTE DE PASAJEROS</b> <small>para el sistema metropolitano</small>
Trole <input type="checkbox"/> Sur Oriental <input type="checkbox"/> Central Norte <input type="checkbox"/> Sur Occidental <input type="checkbox"/> Ecovía <input type="checkbox"/> EPQ <input checked="" type="checkbox"/>		

### RÉGIMEN TARIFARIO A LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS



- **ADMINISTRACION DE LOS FONDOS:**
- La recaudación tarifaria centralizada en la gestión del Administrador del Sistema que incluye:
  - Constitución de un Fideicomiso.
  - Custodio de fondos y distribución de pagos por la contraprestación de los servicios, a través de la cámara de compensación (artículo IV.2.339 del Código Municipal).
  - Operación sin cobro de dinero en efectivo
  - Cobro a través del Sistema Integrado de Recaudo.
  - El fideicomiso se alimentará:
    - Ingresos tarifarios provenientes del Sistema Integrado de Recaudo; y,
    - Ingresos no operacionales.
  - Las formas y mecanismos de pago según lo establecido en el Modelo de Gestión:
    - Base a la determinación de los costos de operación de cada subsistema
    - Tipología de vehículo.
    - Asociados a los grupos o paquetes de rutas asignados por el Administrador del Sistema

Finalmente, da a conocer que el proyecto de Ordenanza contempla una Disposición Reformatoria para sustituir el artículo IV.2.23 del procedimiento de delegación a la iniciativa privada, disponiendo que la asignación de los nuevos grupos o paquetes de rutas (actuales y futuras), definidos en el Plan de Reestructuración de Rutas, se realice a través de un concurso público. Así también, establece una disposición derogatoria del artículo IV.2.11.

### DISPOSICIÓN REFORMATORIA Y DEROGATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL



- **REFORMATORIA:**
    - Sustituirá el artículo IV.2.23 del procedimiento de delegación a la iniciativa privada, disponiendo que la asignación de los nuevos grupos o paquetes de rutas, definidos en el Plan de Reestructuración de Rutas, se realice a través de un concurso público, para las actuales rutas y futuras.
  - **DEROGATORIA:**
    - Disposición derogatoria del artículo IV.2.11 que se refiere al principio de la "implementación planificada y progresiva".
- En caso de discrepancia entre los anexos y las disposiciones de la ordenanza, prevalecerá esta última.

<b>ACTA REUNIÓN</b>	<b>EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO</b>	<b>TRANSPORTE DE PASAJEROS</b> 			
Trole <input type="checkbox"/>	Sur Oriental <input type="checkbox"/>	Central Norte <input type="checkbox"/>	Sur Occidental <input type="checkbox"/>	Ecovía <input type="checkbox"/>	EPO <input checked="" type="checkbox"/>

### 3. INTERROGANTES POR PARTE DE LOS MIEMBROS DEL COMITÉ DE EMPRESA RESPECTO A LA PROYECTO DE ORDENANZA

En el desarrollo de la presentación del proyecto de Ordenanza, realizada por la señora Gerente General de la EPMTQP, los miembros del Comité de Empresa dieron a conocer algunas interrogantes, las mismas que fueron solventadas, conforme se detalla a continuación:

- **Francisco Narváez:** Hace la consulta respecto a si esta socialización tiene el carácter informativo, o si el Comité de Empresa puede presentar sus puntos de vista.

Ante lo cual, la señora **Gerente General** indica que no es solo informativa, que ellos pueden presentar sus argumentos ante la Comisión de Movilidad.

- **Stalin Salguero:** Indica que respecto a las fases de integración en que parte se establece la integración de los corredores de la EPMTQP.

Ante lo cual, la Gerente General, indica que la integración de los corredores operador por la empresa, se integraran en la primera fase con el Metro de Quito.

- **Stalin Salguero:** Respecto a las adendas, pregunta ¿qué va a pasar con las nuevas rutas?

La **Gerente General** aclara que la adenda es a los contratos de operación que tienen firmados con la Secretaría de Movilidad. Espera que la EPMTQP en la fase previa espera contar ya con los contratos de operación respectivos en virtud de que actualmente existen convenios de pago.

Toma la palabra, el **Ing. Gustavo Hinostroza**, Subgerente General, y aclara que, respecto a la inquietud de Stalin Salguero, en la fase previa si a va haber una afectación al sistema porque se van a reorganizar las rutas.

En este punto, la **Ab. María Elena Cano**, aclara que en la fase previa del proyecto de reestructura, las rutas van a alimentar a los dos subsistemas de transporte (Metro Bus Q y Metro de Quito).

El **Ing. Gustavo Hinostroza**, indica además que en la segunda fase de integración los alimentadores ya no alimentarán exclusivamente a Metro Bus Q, sino también al subsistema Metro de Quito, por lo que, las rutas serán transversales y complementarias.

- **Carlos Tamayo:** Consulta de que si en el proyecto de ordenanza, los alimentadores pagan tarifa de integración.

Ante lo cual, **Ing. Gustavo Hinostroza**, indica que No, en virtud de que las transferencias entre unidades alimentadoras y troncales del Subsistema Metrobús-Q y viceversa, que se realicen dentro de una estación cerrada o en una parada específica diseñada operacionalmente para el efecto, no tendrá ningún pago adicional.

<b>ACTA REUNIÓN</b>	<b>EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO</b>	<b>TRANSPORTE DE PASAJEROS</b> 			
Trole <input type="checkbox"/>	Sur Oriental <input type="checkbox"/>	Central Norte <input type="checkbox"/>	Sur Occidental <input type="checkbox"/>	Ecovía <input type="checkbox"/>	EPQ <input checked="" type="checkbox"/>

Se aclara también, que la tarifa se establece en función de los costos de operación y se redistribuye a los subsistemas a través de la cámara de compensación y que ese valor está dado por kilómetro recorrido.

- **Stalin Salguero:** Pregunta ¿Si existe un estudio sobre la integración de los buses convencionales y la entrada en operación del metro y la afectación de la demanda en el servicio que presta la EPMTQP?

Ante lo cual, la **Gerente General** indica que si existen los estudios que se encuentran anexos al proyecto de ordenanza. Y, que bajo el principio de complementariedad lo que se busca es que el sistema opere en una red integrada.

Aclara también, que el valor de la tarifa constituye un componente del presupuesto de la empresa, pero no la totalidad, por lo cual, se va a requerir del aporte municipal y de la generación de recursos no operacionales, así como, el subsidio de la tarifa.

- **Stalin Salguero:** Pregunta ¿Si con la entrada en operación del metro va a bajar la demanda en el Metrobús Q?

Ante lo cual, la **Gerente General** indica que, si habría una baja de demanda, pero eso ya está considerado en los estudios dado que los ingresos ya no se van a manejar de forma individual por cada subsistema, sino bajo una red integrada que distribuirá los pagos a los operadores de todo el sistema de transporte en la ciudad, bajo una gestión centralizada de la recaudación gestionada por el administrador del sistema.

- **Carlos Tamayo:** Interviene y hace la siguiente interrogante: ¿Si es que el subsidio del pasaje va a seguir manteniéndose?

Ante lo cual, la **Gerente General**, indico las tarifas previstas consideran un subsidio y se ajustan a la realidad del ciudadano observando los principios de la política tarifaria, y de accesibilidad a tarifas socialmente justas.

- **Carlos Tamayo:** ¿Pregunta si el principio de complementariedad del sistema de transporte, implica privatización o concesión?

La **Gerente y el Subgerente** de la EPMTQP, indican que no, indican que este principio obedece a la integración de los subsistemas en la prestación del servicio de transporte, para generar una mayor cobertura territorial.

- **Stalin Salguero y Carlos Tamayo:** Preguntan respecto a la adquisición de flota eléctrica ¿Con qué presupuesto se va a realizar y cuál es el sentido de esta?

<b>ACTA REUNIÓN</b>	<b>EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO</b>				
Trole <input type="checkbox"/>	Sur Oriental <input type="checkbox"/>	Central Norte <input type="checkbox"/>	Sur Occidental <input type="checkbox"/>	Ecovia <input type="checkbox"/>	EPQ <input checked="" type="checkbox"/>

La **Gerente General** indica que en el proyecto que se está elaborando, se están analizando las fuentes de financiamiento y el presupuesto necesario para cubrir con esta obligación dado que esto no es solo un requerimiento del ordenamiento municipal, sino que se halla previsto en la Ley Orgánica de Eficiencia Energética que obliga a que hasta el 2025 debe incorporarse un parque automotor al sistema de transporte público cero emisiones.

La **Gerente General** indica que estos temas pueden ser solventados en las mesas de trabajo de este proyecto.

- **Hernán Romo y Germania Calderón:** Intervienen y solicitan información respecto a que va a pasar con personal de la EPMTQ (600 recaudadores) en relación a la implementación del Proyecto de Ordenanza.

La **Gerente General**, indica que es imperativo la implementación del sistema de recaudo, mismo que se encuentra previsto en el ordenamiento jurídico metropolitano, el mismo que se sustenta en que el servicio de transporte se está adaptando a un mundo rápidamente cambiante que van de la mano con el desarrollo tecnológico y las necesidades de hacer más sostenible y dinámico el servicio de transporte. Además, indica que aproximadamente, a mediados del año 2022, se estaría implementado este sistema.

- **Hernán Romo:** Consulta: ¿Quién va a ser el administrador de cada uno de estos subsistemas?

El Ing. Gustavo Hinojosa, indica que el Código Municipal ya prevé el Administrador del Sistema de Transporte, que es la Secretaría de Movilidad, además, se prevé en este proyecto de ordenanza la creación de un fideicomiso para la administración y distribución de los fondos que se generen por el recaudo de tarifas e ingresos no operacionales.

- **Stalin Salguero:** Indica que el tema cultural afectaría a la implantación del sistema de recaudo.

Ante lo cual, la **Gerente General** manifiesta que debemos irnos adaptando a este nuevo sistema de recaudación.

- **Hernán Romo:** Solicita que en el tema de la tarifa no se deje de lado la tarifa preferencial.

Ante lo cual, la **Gerente General** indica que esto deviene de una disposición legal, y que el proyecto de Ordenanza observa esto, indicando que todas las tarifas deben respetar esta diferenciación para grupos vulnerables.

<b>ACTA REUNIÓN</b>	<b>EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO</b>	<b>TRANSPORTE DE PASAJEROS</b> 			
Trole <input type="checkbox"/>	Sur Oriental <input type="checkbox"/>	Central Norte <input type="checkbox"/>	Sur Occidental <input type="checkbox"/>	Ecovía <input type="checkbox"/>	EPO <input checked="" type="checkbox"/>

- **Germania Calderón:** Pregunta: ¿Dónde comprarían a la tarjeta una vez implementado el sistema de recaudo?

La **Gerente General** indica que para la implementación del sistema integrado de recaudo se establecerán puntos de venta y recarga de los medios de pago tecnológicos, conforme las condiciones y característica definidas por la Administrador del Sistema Integrado de Transporte.

- **Stalin Salguero:** Hace el comentario de que la EPMTQP no tiene certificación ISO.

La **Gerente General** señala que el requerimiento y cumplimiento para la certificación de calidad en el servicio de transporte público y calidad en la administración, mantenimiento y operación están previstos como requerimientos dentro del concurso público para la asignación de las rutas; empero de ello, la EPMTQP como operador municipal en pos de generar los estándares de calidad en la prestación del servicio, para el mantenimiento y operación, trabajará en la mejora de procesos para la implementación de estas certificaciones, de acuerdo a la disponibilidad presupuestaria.

- **Carlos Tamayo:** Pregunta ¿Cuál es el tope de la tarifa en el proyecto de Ordenanza?

El **Subgerente**, indica que el valor adicional por concepto de integración no sobrepasará el valor total de integración de 60 centavos.

- **Carlos Tamayo:** ¿Pregunta si con el proyecto de Ordenanza no hay monopolio?

La **Gerente General** indica que el proyecto de Ordenanza prevé un concurso público de rutas, que prevé la participación de operadoras legalmente calificadas o a través de consorcios, así mismo, prevé que el concurso se dé a través de una convocatoria abierta.

#### 4. PRINCIPALES PUNTOS Y PREOCUPACIONES PRESENTADAS POR EL COMITÉ DE EMPRESA RESPECTO A LA SOCIALIAZCIÓN DEL PROYECTO DE ORDENANZA:

- Afectación laboral por la implementación del Sistema Integrado de Recaudo.
- Baja de la demanda en el servicio de transporte que presta la EPMTQP, por la entrada en operación del Metro de Quito y por la reestructuración de rutas.
- Cuál es el beneficio en cuanto a la adquisición de la flota eléctrica y su mantenimiento en relación a su costo.
- Solicitan participación en la Comisión de Movilidad para lo cual, van hacer llegar el oficio correspondiente.

Trole  Sur Oriental  Central Norte  Sur Occidental  Ecovía  EPO

### 5. MATERIAL FOTOGRÁFICO:



Trole

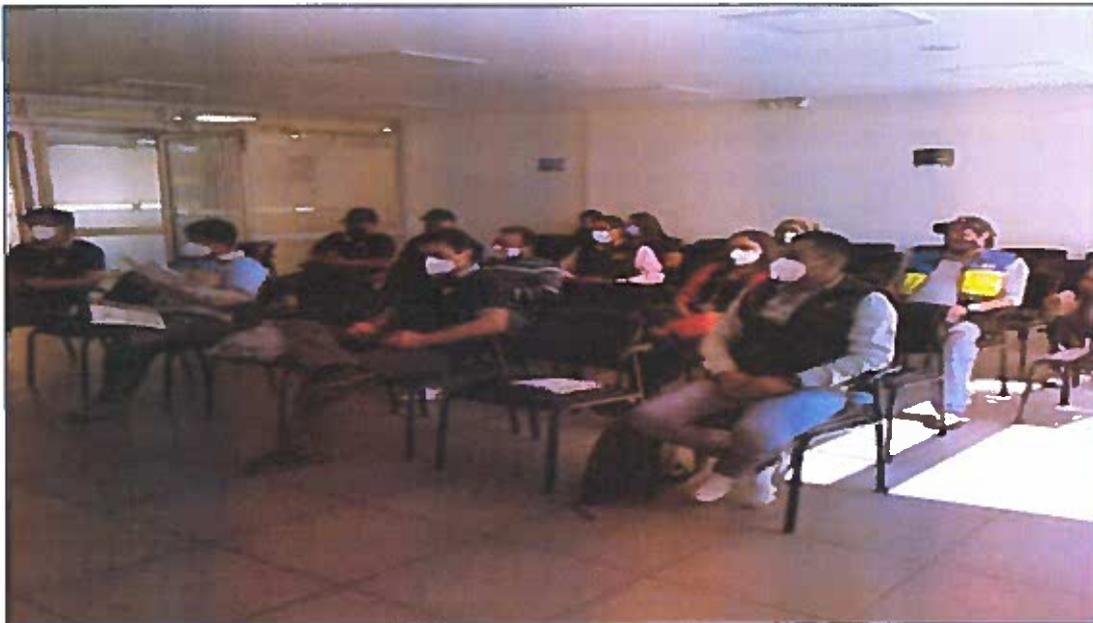
Sur Oriental

Central Norte

Sur Occidental

Ecovía

EPQ



NOTA: Se adjunta registro de asistencia.

Ab. Andrea Flores Andino  
GERENTE GENERAL - EPMTPO

Ab. Natalya Mejía Morejón  
SECRETARIA GENERAL-EPMTPO