
**REGULARIZACIÓN CORREDOR SIMÓN BOLÍVAR Y SECTORES
INTERNOS DE LA PARROQUIA DE CALDERON**

“El Proceso de Regularización del servicio de transporte público intracantonal, en el corredor Avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón del Distrito Metropolitano de Quito”

**INFORME PREVIO CONTRATO DE OPERACIÓN
(INFORME COMPLEMENTARIO AL INFORME No. SM-DMGM-035/2018)**

*Informe SM-DMGM-No.040.
Dirección Metropolitana de Gestión de la Movilidad
Secretaría de Movilidad
09 de Octubre de 2018*

Antecedentes

De acuerdo con lo establecido en la LOTTTSV, en la normativa del DMQ, en la Ordenanza No.128 del 25 de julio del 2016; la Secretaría de Movilidad, ha cumplido con lo que le corresponde como ente técnico rector de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito en cuanto a las competencias de planificar, regular y controlar conferidas para el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial:

1. A través de Convocatoria, la Secretaría de Movilidad realizó el proceso de calificación de los aspirantes a constituir empresas que podrían operar en el Corredor Simón Bolívar y en los sectores internos de Calderón.
2. Determinó el tamaño de la flota requerida para cubrir la demanda existente en el corredor Simón Bolívar: 128 unidades (Ordenanza No. 128)
3. En la Norma Técnica emitida por la Secretaría de Movilidad, se definió el tipo y capacidad del vehículo a ser utilizado en el Corredor Simón Bolívar. (ANEXO No. 1)
4. La Secretaría de Movilidad definió las condiciones y requisitos para la obtención del informe jurídico favorable para la constitución de compañías. De acuerdo a ello se han conformado 5 compañías aspirantes a ser operadoras para prestar servicio en la avenida Simón Bolívar, las mismas que son las siguientes en orden alfabético:

1. Asometrovip
2. Intraexpres



3. Rutvitranza
4. Transmisibocar
5. Transperiféricos

Desde el mes de mayo del presente año, con el propósito de continuar con el proceso de regularización del servicio de transporte referido en la Ordenanza No. 128, y en consideración de las normas técnicas y legales establecidas, tanto en el Municipio de Quito como a nivel nacional, se han tomado acciones tendientes a concluir el proceso de regularización establecido en la citada ordenanza, considerando que es obligación prioritaria del Municipio de Quito y de la Secretaría de Movilidad velar por brindar el mejor servicio posible a la ciudadanía y sobre todo cuidar la seguridad de los usuarios, así como promover la eficiencia en la movilidad y propender a mejorar el medio ambiente.

Consideraciones

Conforme lo establecido en la Ordenanza No. 128, la cual ha determinado la flota vehicular a utilizar en el Corredor Simón Bolívar (128 vehículos), capacidades de las unidades, condiciones técnicas de las unidades, condiciones de seguridad de los vehículos y demás elementos del material rodante.

Por lo expuesto y dado que el transporte implica, a más del material rodante, la infraestructura, los operadores y sus capacidades que garanticen la seguridad y cumplimiento a los usuarios especialmente, es que esta Secretaría ha determinado lo siguiente:

En función de la calidad de Corredor Simón Bolívar, se ha definido que al haber 5 compañías aspirantes a operar, el servicio debe ser "compartido" entre todas las organizaciones que cumplan la totalidad de los requisitos, sin que sea posible el otorgamiento de líneas individuales a cada aspirante, pues al ser un solo corredor con 2 ramales (Cumbayá y Carapungo), la operación debe programarse para el Corredor, eliminando duplicidad del servicio y la circulación de vehículos con baja ocupación compitiendo entre ellos y poniendo en riesgo la seguridad de los usuarios.

Mediante Oficios No. SM-SD-2018- (45, 46, 47, 48 y 49) se solicitó a las nuevas compañías constituidas y que aspiran a ser operadoras del corredor Simón Bolívar la siguiente información, misma que está enmarcada en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ley nacional superior que rige a la transportación de todo el país:

1. Copia certificada de la escritura de constitución de la compañía
2. Copias certificadas de las Facturas de adquisición de las unidades vehiculares a nombre de la compañía.
3. Modelo de Gestión de cada operadora en el que se demuestre la capacidad técnica y financiera para ser operadora. Se incluirá el modelo de CAJA COMÚN de la operadora.

Respecto a estos tres puntos, de la verificación realizada por la Secretaría de Movilidad, se encontró que las empresas cumplieron con la presentación de la escritura de constitución; en lo que respecta a las copias certificadas de las facturas,

documental entregada, sobre la base de lo cual se realizó respectiva verificación física de las unidades.

El resultado de la verificación física de las unidades se muestra en el siguiente cuadro.
RESULTADOS

VERIFICACIÓN FÍSICA VEHÍCULOS DISPONIBLES PARA OPERAR

| COMPANÍAS ASPIRANTES | VEHÍCULOS DISPONIBLES A LA FECHA DE INSPECCIÓN |
|----------------------|--|
| Rutvitransa | 0 |
| Transperiféricos | 9 |
| Asometrovip | 21 |
| Intraexpress | 0 |
| Transmisibocar | 0 |
| T O T A L | 30 |

Asignación de unidades por compañía

Para cumplir con lo establecido por la Ordenanza No. 128, respetando la línea base de oferta de 128 unidades para satisfacer la demanda del corredor y haciendo uso de las atribuciones de la Secretaría de Movilidad y las conferidas en la ya antes citada ordenanza, se ha hecho el siguiente análisis:

El servicio de transporte del corredor Simón Bolívar deberá ser prestado por las 5 empresas formadas al amparo de la Ordenanza No. 128; sin embargo ante el hecho de que, a pesar de la recomendación de esta Secretaría de que acuerden una forma de asociación para el servicio de transporte al corredor, no lo han hecho; se ha optado por una repartición porcentual de los cupos de unidades para cubrir la demanda existente.

Esta repartición porcentual se la muestra en el cuadro siguiente, en donde la primera columna es la de las compañías aspirantes a operar en el corredor Simón Bolívar; la segunda columna muestra el número de socios de cada una de las compañías. A partir de esta columna, en la columna tercera se ha calculado el porcentaje de socios que tiene cada compañía respecto a los 235. Finalmente, en la cuarta columna se ha calculado de acuerdo al porcentaje que corresponde a cada compañía dentro de los 235 socios, el número de unidades que tendrían como cupo dentro de las 128 unidades que señala la Ordenanza No. 128.

| COMPANÍAS ASPIRANTES | SOCIOS | PORCENTAJES DE PARTICIPACION DENTRO DEL PROCESO | CORRESPONDENCIA EN LA FLETA REQUERIDA (unidades) |
|----------------------|--------|---|--|
| Rutvitransa | 24 | 10% | 13 |

[Handwritten signature]

no se cumplió, de igual manera ninguna de las aspirantes a operadoras del Corredor Simón Bolívar presentó un modelo de Gestión real, ni demostraron tener capacidad técnica y financiera para ser operadoras. En algunos casos, se evidenció que ni siquiera comprendían el significado de "capacidad técnica y financiera".

ELEMENTOS DE LA OPERACIÓN

Infraestructura

Para el funcionamiento de un corredor de transporte deben considerarse no solamente los requisitos a cumplir de las compañías aspirantes, sino también la infraestructura que servirá como apoyo a la operación. En el caso del corredor Simón Bolívar, como infraestructura, se tiene a la vía únicamente; la cual nunca fue contemplada como urbana y menos para soportar servicio de transporte de pasajeros con paradas; esta vía fue considerada y diseñada como una vía expresa de alta velocidad.

Por lo expresado en el párrafo anterior, es mandatorio previo a autorizar servicio de transporte público en este corredor, la determinación del número de paradas requeridas, su ubicación y su correcto diseño y construcción. Previniendo riesgos de accidentes por la circulación de unidades de transporte público y paradas para recoger o dejar pasajeros en los carriles de circulación, la Secretaría de Movilidad está coordinando con la EPMMOP la construcción de paradas retiradas de la vía, con las debidas protecciones tanto para los usuarios del transporte como para los usuarios de vehículos particulares que circulan en la avenida Simón Bolívar. Se espera contar con las paradas para el primer trimestre del próximo año, siempre y cuando se asigne presupuesto para su ejecución.

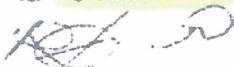
Vehículos

Siendo los vehículos el medio que "transporta" a las personas, el cumplimiento de normas técnicas que garanticen el buen servicio y la seguridad de los usuarios, es fundamental, previo a la calificación de las unidades. Así mismo, las normas metropolitanas determinan características ambientales que deben cumplir estas unidades.

La Ordenanza No. 128 recoge las normas que deben cumplir las unidades a servir en el Corredor Simón Bolívar.

Dentro de la documentación recibida en el plazo otorgado, se encontró que en lo concerniente a unidades vehiculares listas para operar y que cumplan con el requisito legal de pertenecer a la compañía, entre las 5 compañías no cumplen con el número de 128 unidades que establece la Ordenanza No. 128.

Posteriormente a ello, y para avanzar con el proceso de regularización de manera ágil y transparente, la Secretaría de Movilidad, el 8 de agosto del presente año, solicitó mediante Oficios No. SM-2018- (1437, 1438, 1439, 1440, 1441), a las aspirantes a operadoras, se certifique el número de unidades disponibles en los actuales momentos y que cumplan con la Normativa Nacional y Metropolitana. En el mismo documento se solicitó conocer el sitio en el cual se podía ejecutar una verificación física de los buses listos a operar. De las 5 aspirantes, 4 presentaron la información; mientras que la compañía Intraexpres no la presentó. Los Técnicos de la Dirección de la Gestión de la Movilidad han revisado, ordenado y validado la información



ámbito de su competencia, y los demás organismos de regulación y control, tomarán las acciones correspondientes y dictarán o modificarán la normativa necesaria para dar cumplimiento a los lineamientos emitidos por la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial tendientes a la implementación del sistema de Caja Común para operadoras de transporte público. "

Todo lo señalado en los párrafos anteriores de este acápite, no son otra cosa que parte de lo que debe ser el Modelo de Gestión de cada compañía aspirante a ser operadora y que debe no solamente ser presentado como un "requisito" para acceder al Contrato de Operación, sino que debe ser consistente con el servicio que se prestará, condición que está en las facultades de la Secretaría de Movilidad para ser calificado según parámetros establecidos.

La operación de un corredor de transporte busca optimizar el servicio de transporte público a través de menores tiempos de viaje, tiempos de viaje reales y definidos, velocidades uniformes, definición de paradas seguras, eliminación de competencia entre unidades, disminución de congestión y demoras en el tráfico, minimización de riesgos de accidentes.

La operación del corredor Simón Bolívar debe cumplir con las condiciones señaladas en el párrafo anterior, la operación no puede ser aislada o individual por compañía sino a través de acuerdos operacionales que permitan cumplir las condiciones de operación del corredor de manera eficiente.

De acuerdo a la demanda de servicio verificada por la Secretaría de Movilidad en el corredor Simón Bolívar, se estableció que la flota requerida para atender esta demanda sería de 128 unidades, respetando lo establecido en la Ordenanza Metropolitana No. 128 y su respectiva Norma Técnica. El buen servicio al usuario, la seguridad de los mismos y la sostenibilidad de una empresa de transporte dependen de un eficiente modelo de gestión, en optimización en el uso de la flota y no en tener un mayor número de unidades. Al contrario, el excesivo número de unidades en una ruta o en un corredor, significa ineficiencia operacional, desperdicio de recursos (combustible subsidiado, unidades con baja ocupación, etc.), mayor contaminación ambiental, congestión de tránsito y sobre todo un riesgo de accidentalidad, especialmente tratándose de operación en una vía de alta velocidad que en su diseño inicial, por razones obvias de seguridad no contempló la existencia de peatones, usuarios de transporte público y por tanto tampoco la operación de buses de transporte público.

En las diversas reuniones mantenidas con los señores dirigentes de las compañías involucradas, quienes ya conocían respecto al condicionante de los 128 vehículos para el corredor, se les presentó alternativas empresariales para participar como compañías en la operación del corredor Simón Bolívar respetando el número de flota máxima; sin embargo ninguna de las empresas aspirantes a ser operadoras del Corredor Simón Bolívar ha presentado propuesta de acuerdo alguna para la operación.

Análisis de las aspirantes a operadoras

Siguiendo el proceso de la regularización del Corredor Simón Bolívar, desde la entrega de la documentación inicial hasta la situación actual, se puede decir que las aspirantes a operadoras de este proceso tienen una débil organización, una capacidad económica baja, una capacidad administrativa débil, sin ninguna capacidad operacional (su operación es individual, sin responder a conceptos empresariales tal como la LOTTTSV lo prevé), y no cuentan con ningún modelo de gestión, lo que las convierte en organizaciones de alto riesgo para el sistema de transporte y para la seguridad del usuario.

| | | | |
|------------------|------------|-------------|------------|
| Transperiféricos | 88 | 38% | 49 |
| Asometrovip | 49 | 21% | 27 |
| Intraexpress | 45 | 19% | 24 |
| Transmisibocar | 29 | 12% | 15 |
| | 235 | 100% | 128 |

En base a la asignación de cupos operacionales del cuadro anterior, la situación actual después de la verificación física de los vehículos sería la siguiente: 30 vehículos disponibles para operar en el Corredor Simón Bolívar, con lo cual existe un cupo restante de unidades que podría como primera prioridad ser cubierto por las mismas 5 compañías en los números que se muestran en la columna 3 del cuadro.

Esta asignación se realizó de la misma forma que se lo hace en los otros corredores de transporte de Quito, ej. Corredor Central Norte, Corredor Sur Occidental.

| COMPANIAS ASPIRANTES | VEHICULOS VERIFICADOS (Norma Técnica) | CUPO RESTANTE |
|----------------------|---------------------------------------|---------------|
| Rutvitransa | 0 | 13 |
| Transperiféricos | 09 | 40 |
| Asometrovip | 21 | 6 |
| Intraexpress | 0 | 24 |
| Transmisibocar | 0 | 15 |
| | 128 | |

Modelo de Gestión

Según lo determina la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el artículo No. 72: "Son títulos habilitantes de transporte terrestre los contratos de operación, permisos de operación y autorizaciones, los cuales se otorgarán a las personas jurídicas domiciliadas en el Ecuador que tengan capacidad técnica y financiera y que cumplan con los requisitos exigidos en la Ley y los reglamentos.

La disposición transitoria Décima Tercera de la misma ley orgánica dice: "Las operadoras de transporte público que se constituyan jurídicamente a partir de la expedición de la presente Ley, deberán obligatoriamente hacerlo bajo el sistema de CAJA COMÚN, previo a la obtención del documento habilitante que faculte la prestación del servicio en los diferentes tipos de transporte.

El Reglamento a la misma ley, contiene una disposición transitoria a partir del 14 de noviembre del 2016, fecha en que fue publicado en el Registro Oficial. Dicha disposición transitoria señala lo siguiente: "Las unidades vehiculares de las operadoras de transporte deberán obligatoriamente incluirse dentro de los activos de la persona jurídica. Las superintendencias de Economía Popular, Solidaria y de Compañías, Valores y Seguros; y el Servicio de Rentas Internas en el

En el plazo de los 6 meses, las 5 compañías podrán completar los registros municipales asignados de acuerdo a la distribución efectuada por la Secretaría.

- Los demás vehículos, es decir los que no se los habilite después del contrato de Operación y los que no cuenten con la AUTORIZACIÓN TEMPORAL, deberán ser retirados inmediatamente de la operación del corredor Simón Bolívar y de cualquier otra ruta en el Distrito Metropolitano de Quito.
- Si en el plazo de los 6 meses otorgados para completar la flota autorizada, alguna(s) de las compañías no completan el número de unidades asignadas, se cerrarán los cupos para esta operadora y la Secretaría de Movilidad podrá otorgar estos cupos a las otras operadoras del mismo corredor que presenten disponibilidad de vehículos.
- Todas las unidades con autorización TEMPORAL, dejarán de operar una vez cumplido el plazo de los 6 meses otorgado por la Secretaría de Movilidad.

Importante conocer que en los últimos análisis de operación realizados para el corredor, se puede operar eficientemente con 80 vehículos, es decir que el no llegar a los 128 no es un obstáculo para la operación eficiente en el Corredor Simón Bolívar.

Acciones previas a la suscripción del Contrato de Operación

Las empresas deberán presentar en el plazo máximo de 8 días, el listado de los vehículos que calificarán como TEMPORALES comprometiéndose de manera obligatoria a retirar a los demás vehículos de circulación.

Las empresas aspirantes a operadoras presentarán el plan para incorporar las nuevas unidades durante los 6 meses. Dicha incorporación se cumplirá para cada vehículo, previo a la salida del vehículo TEMPORAL.

La AMT realizará los controles necesarios para asegurar el retiro de circulación de los vehículos que queden fuera del contrato de operación, así como de los TEMPORALES al cabo de los 6 meses antes indicados.

RUTAS INTERNAS DE CALDERÓN

Como se puede apreciar en el Cuadro: *Organizaciones aspirantes a operadoras y empresa formal receptora de aplicantes*, constante en el Informe No. SM-DMGM-035/2018, para la regularización de las rutas en los sectores internos de la parroquia de Calderón, se ha procedido de la siguiente manera:

1. Adhesión de 17 socios a la operadora formal, que cuenta con título habilitante, Cia. Guadalajara S.A; y
2. La conformación de la empresa Sirenaexpress S.A. con 25 aspirantes a socios.

El tratamiento para las rutas internas de Calderón es diferente al del Corredor Simón Bolívar por tratarse de varias rutas al interior de la parroquia de Calderón.

Una vez que Sirenaexpress S.A. cumpla con los requisitos solicitados por la Secretaría de Movilidad, que son los mismos para los aspirantes del Corredor Simón Bolívar, se procederá a la suscripción del contrato de operación.

A fin de continuar con el proceso, la Secretaría de Movilidad prevé un Plan de fortalecimiento de las aspirantes a operadoras.

Contrato de Operación

Para la suscripción del contrato de operación con las compañías aspirantes a ser operadoras del Corredor Simón Bolívar, la Secretaría de Movilidad debe establecer todos los requisitos y parámetros técnicos que permitan brindar un servicio de calidad a los usuarios, velando fundamentalmente por la seguridad tanto de los usuarios que utilizarán este servicio como de los demás usuarios de la vía, es decir a las personas que se desplazan en otros vehículos por la avenida Simón Bolívar.

Se ha venido trabajando en definir estos parámetros que serán parte del contrato a suscribir con las compañías que cumplan todos los requisitos tanto legales como técnicos para operar en el corredor Simón Bolívar. Adicionalmente a lo expuesto deberá definirse el marco sancionatorio a las operadoras que incumplan el contrato de operación.

RECOMENDACIONES

En consideración que el proceso de regularización ha tomado más tiempo del previsto en la Ordenanza No. 128, esta demora ha dado lugar a que las aspirantes a operadoras del corredor Simón Bolívar incumplan con las normativas vigentes para el transporte público en el DMQ, amparándose en la misma Ordenanza No. 128 que en la Disposición Transitoria Cuarta dice: "Para quienes estén dentro del proceso de regularización del servicio de transporte público intracantonal, la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, suspenderá los operativos de control, así como el inicio de nuevos procedimientos sancionatorios, exclusivamente para la modalidad de transporte materia de la presente ordenanza y dentro del corredor de la Avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón".

Entre otros incumplimientos se ha encontrado que las unidades que circulan son obsoletas, no cumplen con normativa alguna, no han pasado la revisión técnica vehicular y además de estar trabajando en sectores no autorizados por la misma Ordenanza.

Por lo expuesto se recomienda lo siguiente:

- Suscribir el Contrato de Operación con las 5 compañías aspirantes a operadoras del corredor Simón Bolívar con todos los anexos técnicos necesarios.
- Habilitar (Anexo 1-1 del Contrato de Operación) los vehículos que de acuerdo a las verificaciones de la Secretaría de Movilidad cumplan con todos los requisitos legales y técnicos.
- Por un tiempo máximo de 6 meses, autorizar la operación TEMPORAL de otras unidades, en número máximo que les permita completar el cupo asignado para cada operadora. Estas unidades temporales deberán haber cumplido con la Revisión Técnica Vehicular para precautelar la seguridad de los usuarios.



CONSIDERACIONES FINALES

El hacer "excepciones" de cualquier tipo con alguna de las aspirantes a operar en el corredor Simón Bolívar presenta un alto riesgo de desvirtuar la validez del proceso y por tanto se abrirían puertas que llevarían al no cumplimiento de la programación establecida. El riesgo más alto que se tiene al incumplir el proceso y las normas en la regularización de este corredor es la seguridad de los usuarios. La Secretaría de Movilidad está obligada a velar por el buen servicio de transporte de toda la ciudadanía por encima de los intereses particulares de cualquier grupo de personas.

Siendo este un proceso nuevo, la Dirección de Gestión de la Movilidad y esta Asesoría han puesto todo el cuidado necesario para que la suscripción de Contratos de Operación no sea un mero trámite sino que responda a los requerimientos de los ciudadanos de Quito, que permita un control eficiente y objetivo que lleve a mantener a las operadoras que cumplan sus obligaciones, así como a castigar a las que no lo hagan.

Finalmente tener presente que la avenida Simón Bolívar es una vía de alta velocidad y actualmente es la segunda vía con más accidentalidad en el país, razón por la que los parámetros de operación de transporte público en esta vía deben ser analizados y medidos perfectamente a fin de que la Secretaría de Movilidad cumpla a cabalidad su rol planificador, regulador y controlador del transporte público, el tránsito y la seguridad vial.

| | |
|--|--|
| Elaborado por: | Elaborado por: |
|  |  |
| Ing. Roberto Noboa Caviedes Dirección Metropolitana de Gestión de la Movilidad | Ing. Ruth Guerrero Pimentel Asesora Técnica Secretaría de Movilidad |

