

Oficio Nro. SM-2020-1353

Quito, D.M., 24 de mayo de 2020

Asunto: Informe Día 70 para Sesión de Concejo. Oficio Nro. GADDMQ-AM-2020-0494-OF del 21 de mayo de 2020

Señor Doctor
Jorge Homero Yunda Machado
Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

Con un cordial saludo, me permito dar atención a su Oficio Nro. GADDMQ-AM-2020-0494-OF del 21 de mayo de 2020, en el cual solicita a esta Secretaría remitir un Informe Técnico en función del cumplimiento del día 70 de la medida de aislamiento social y la posibilidad de cambio de color de semáforo, el cual contenga los siguientes aspectos, según las restricciones impuestas por la Administración Pública Central:

1. *Reporte general sobre las acciones de control de las restricciones de movilidad a partir del 16 de marzo de 2020 con indicación de los niveles de incumplimiento y sanciones impuestas por mal uso del salvoconducto y violación, en general, de las restricciones de movilidad.*
2. *Recomendaciones para mejorar el cumplimiento de las medidas por parte de la ciudadanía y en relación con las medidas de restricción vehicular que debería aplicarse en el contexto de las restricciones del (i) color amarillo y (ii) color verde del esquema de semaforización formulado por el COE Nacional.*
3. *El plan para la reactivación del transporte público y comercial, considerando protocolos de bioseguridad aplicables y la ocupación del 30% de la flota y medidas de control que fueran necesarias para incrementar la circulación vehicular a dos dígitos por semana para los vehículos particulares.*
4. *Cualquier otro aspecto relevante que la autoridad deba conocer para adoptar una decisión informada respecto del cambio del color del semáforo.*

En ese sentido, se ha elaborado el Informe Técnico No. SM-DMPPM-064-2020, el cual desarrolla los aspectos antes referidos, de lo cual se concluye que, desde el ámbito de la movilidad, dadas las evidencias y reportes recabados del control del cumplimiento de las medidas emanadas por el COE-N, permiten concluir que, el escenario no presenta las condiciones idóneas para dar un cambio inmediato hacia la fase de “semáforo amarillo”.

Oficio Nro. SM-2020-1353

Quito, D.M., 24 de mayo de 2020

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Lcdo. Guillermo Eugenio Abad Zamora
SECRETARIO DE MOVILIDAD

Anexos:

- IT-064-2020-Definición-Inicio_Semaf_Amarillo(1).docx

Copia:

Pubenza María Fuentes Flores
Jefa de Despacho

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Henry Hannibal Vilatuña Guaraca	hhvg	SM-DMPPM	2020-05-24	
Aprobado por: Guillermo Eugenio Abad Zamora	geaz	SM	2020-05-24	

INFORME DEL CUMPLIMIENTO DEL DÍA 70 DE LA MEDIDA DE AISLAMIENTO SOCIAL DESDE EL ÁMBITO DE LA MOVILIDAD Y EVALUACIÓN DE LAS CONDICIONES PARA PASAR A LA FASE DE DISTANCIAMIENTO SOCIAL – SEMÁFORO AMARILLO

Dirección Metropolitana de Políticas y
Planeamiento de la Movilidad
23.05.2020

1. ANTECEDENTES

Mediante Oficio Nro. GADDMQ-AM-2020-0494-OF del 21 de mayo de 2020, y un alcance con Oficio Nro. GADDMQ-AM-2020-0496-OF de la misma fecha, el señor Alcalde, Dr. Jorge Yunda Machado, solicita emitir un informe técnico en función del cumplimiento del día 70 de la medida de aislamiento social y la posibilidad de cambio de color de semáforo. Este deberá cubrir los siguientes aspectos, según las restricciones impuestas por la Administración Pública Central:

1. *Reporte general sobre las acciones de control de las restricciones de movilidad a partir del 16 de marzo de 2020 con indicación de los niveles de incumplimiento y sanciones impuestas por mal uso del salvoconducto y violación, en general, de las restricciones de movilidad.*
2. *Recomendaciones para mejorar el cumplimiento de las medidas por parte de la ciudadanía y en relación con las medidas de restricción vehicular que debería aplicarse en el contexto de las restricciones del (i) color amarillo y (ii) color verde del esquema de semaforización formulado por el COE Nacional.*
3. *El plan para la reactivación del transporte público y comercial, considerando protocolos de bioseguridad aplicables y la ocupación del 30% de la flota y medidas de control que fueran necesarias para incrementar la circulación vehicular a dos dígitos por semana para los vehículos particulares.*
4. *Cualquier otro aspecto relevante que la autoridad deba conocer para adoptar una decisión informada respecto del cambio del color del semáforo.*

2. EVALUACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS MEDIDAS DE MOVILIDAD – COE-N

2.1 **Reporte general sobre las acciones de control de las restricciones de movilidad a partir del 16 de marzo de 2020 con indicación de los niveles de incumplimiento y sanciones impuestas por mal uso de salvoconductos y violación, en general de las restricciones de movilidad.**

Mediante oficio Nro. GADDMQ-AMT-2020-0645-O, la AMT remite a esta Secretaría el estado de las acciones ejecutadas a fin de dar contestación al punto 1, en donde se manifiesta:

Las sanciones están relacionadas a varios motivos de contravención tales como las derivadas de COIP y sanciones por Emergencia Sanitaria (tabla 1). Adicionalmente, para la aplicación de sanciones se basó en dos resoluciones. A partir del 28 de abril se sancionó a través de la Resolución N° 31 emitida por Alcaldía del DMQ, y desde el 04 de mayo con la Resolución N°38 emitida por Alcaldía del DMQ.

MES	# DE OPERATIVOS REALIZADOS
MARZO (17 AL 31)	488
ABRIL	2.920
MAYO (01 AL 20)	2.604
TOTAL	6.012

MES	NÚMERO DE CONDUCTORES REVISADOS	TOTAL DE CITACIONES EMITIDAS EN OPERATIVOS	% DE REPRESENTACIÓN DE SANCIONES
MARZO (17 AL 31)	26.049	860	3,30%
ABRIL	163.007	7.648	4,69%
MAYO (01 AL 20)	135.790	6.676	4,92%
TOTAL	324.846	15.184	4,67%

A continuación, los datos según tipo de instrumento legal utilizado:

**CITACIONES EMITIDAS EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
(OPERATIVOS Y PUNTOS DE SERVICIO)**

MES	COIP	RESTRICCIÓN HASTA EL 28 DE ABRIL	RESOLUCIÓN 31 Y 38
MARZO	658	638	0
ABRIL	6.055	3.438	188
MAYO	5.392	0	1.481
TOTAL	12.105	4.076	1.669
	17.850		

SANCIONES POR COIP

MES	2020
MARZO	658
ABRIL	6.055
MAYO	5.392
TOTAL	12.105

NOTA: Los datos de mayo 2020 consta hasta el día 16, por lo que están sujetos a revisiones.

INGRESOS DE VEHÍCULOS A LOS CENTROS DE RETENCIÓN VEHICULAR.

MARZO	2020
ACCIDENTES DE TRÁNSITO	50
CONTRAVENCIÓN	4
REGLAMENTO	1
TOTAL	55

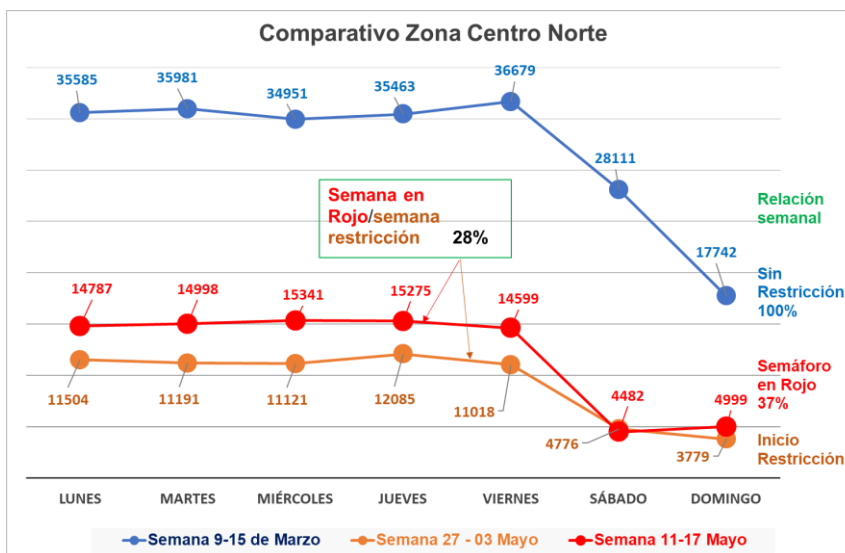
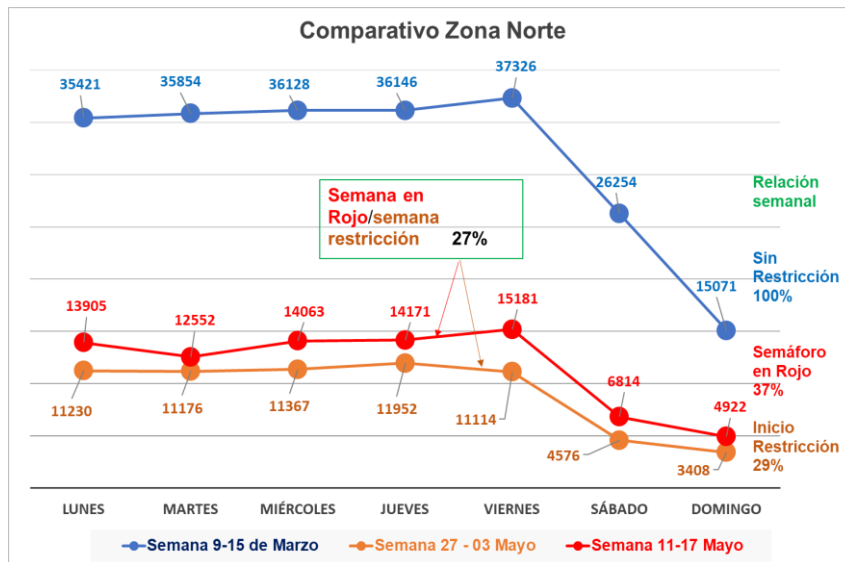
ABRIL	2020
ACCIDENTES DE TRÁNSITO	132
CONTRAVENCIÓN	34
REGLAMENTO	58
EMERGENCIA SANITARIA	674
TOTAL	898

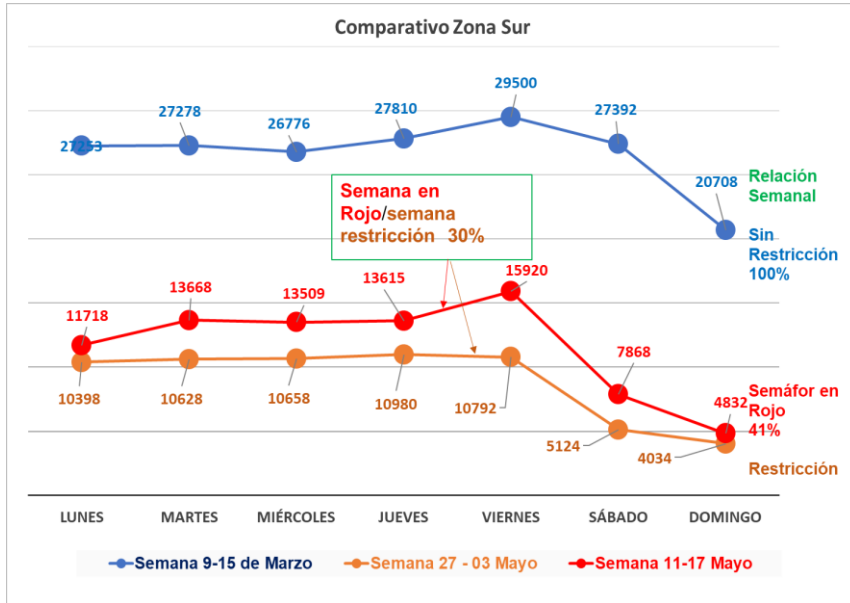
MAYO	2020
ACCIDENTES DE TRÁNSITO	108
CONTRAVENCIÓN	46
REGLAMENTO	15
RESOLUCIÓN 31 Y 38	1.279
TOTAL	1.448

Según los datos proporcionados, se puede determinar que, del total de conductores y vehículos revisados, el 4.67% han sido sancionados.

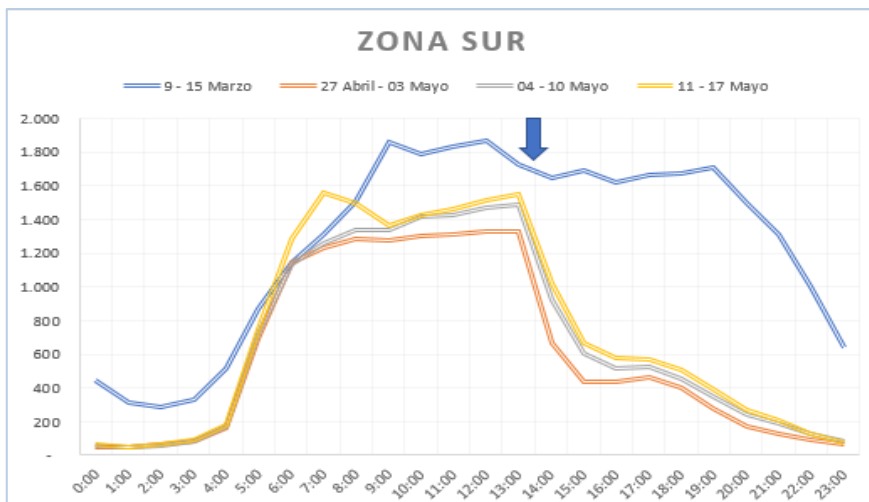
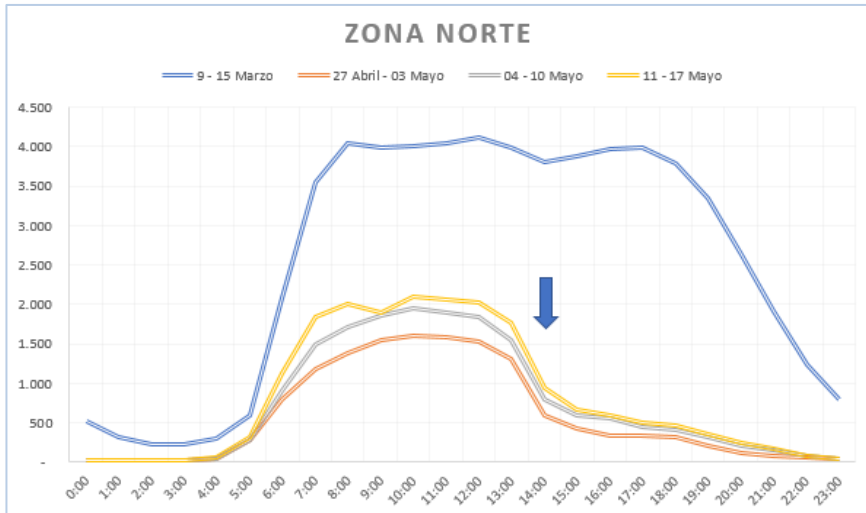
Tráfico y circulación:

En general, la circulación en la ciudad ha ido variando desde la semana del 16 de marzo hasta la fecha, determinando una importante disminución del flujo vehicular a la semana del 27 abril al 3 de mayo (aislamiento), luego de lo cual se ha identificado un aumento en la última semana de aproximadamente un 8% en los flujos vehiculares en la ciudad, conforme se puede evidenciar en los gráficos siguientes:

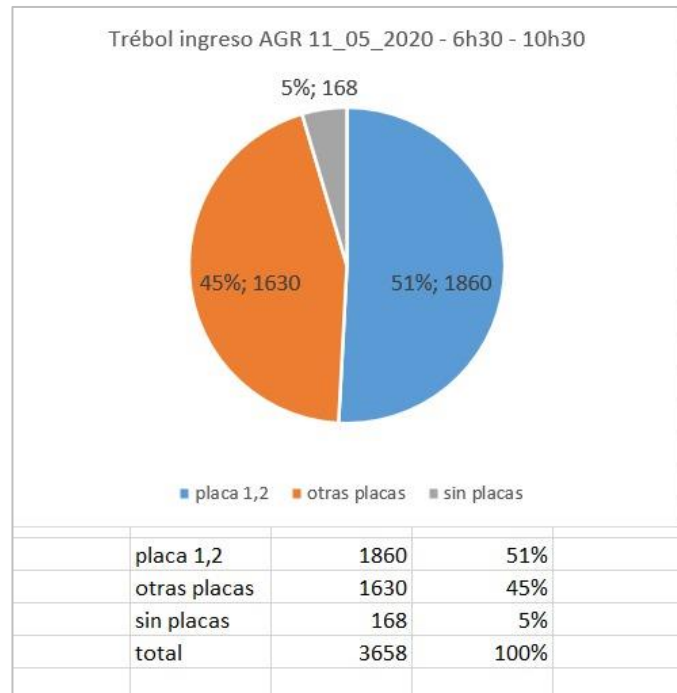




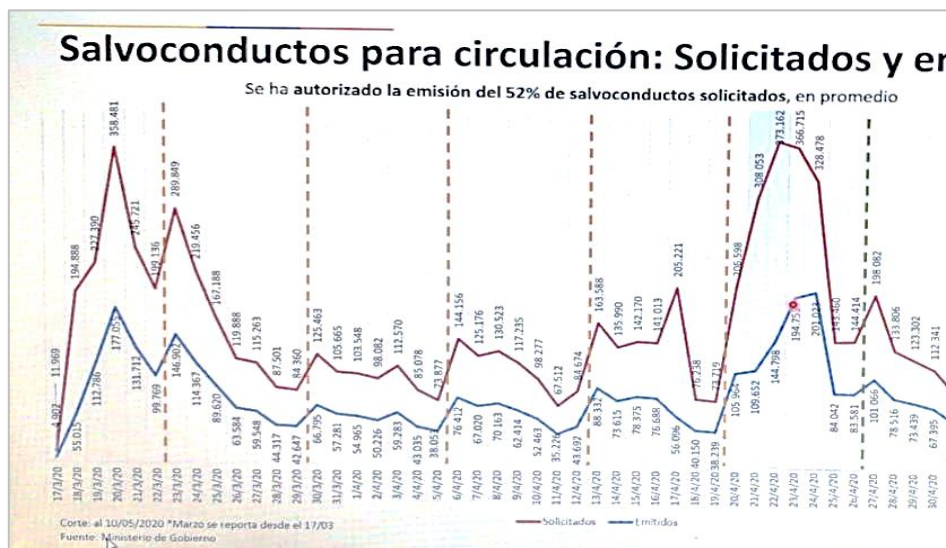
Respecto a la circulación por franjas horarias, se ha determinado que en la última semana los flujos vehiculares en horas valle se ha mantenido constante, mientras que en las semanas anteriores se pudo evidenciar con claridad los picos en horas de la mañana y tarde (inicio de toque de queda), y un descenso en las horas valles.



De lo antes indicado y tomando en consideración que las placas autorizadas por día, corresponde a 2 por día, se estimó de acuerdo con datos de RTV (2019) que se tendría en el peor escenario un 20% de la flota total del DMQ. Sin embargo, de datos obtenidos en campo se evidencio que esto no se cumple, al observarse que, en un punto estratégico de la ciudad, fuera de los vehículos amparados en el Decreto Ejecutivo 1017, se tenía similar número de vehículos con restricción y otros vehículos que circulan (incluye con y sin salvoconductos).



De datos presentados por COE-N, se ha autorizado la emisión del 52% de salvoconductos solicitados, según se detalla en el gráfico siguiente:



De lo antes indicado, se concluye que:

En la fase de "aislamiento" (semáforo rojo), las personas no cumplen el aislamiento, al evidenciarse que, tanto en los días como en los horarios permitidos de abastecimiento, la circulación

de vehículos motorizados es el doble del planificado de acuerdo con la placa permitida. Basado en datos presentados por el Ministerio de Gobierno, los vehículos con salvoconductos (vehículos y personas dentro del Decreto Ejecutivo 1017, no necesitan salvoconductos y personal de áreas estratégicas están siendo servidas por las rutas de emergencia implementado por el MDMQ con buses tipo) son el 50% de los que circular todos los días. De acuerdo con la experiencia mantenida por el personal de agentes civiles de tránsito y fiscalizadores de la AMT, se evidencia el abuso en el uso de salvoconductos ya que los ciudadanos cuentan con dos o más salvoconductos con un permiso para cualquier tipo de actividad autorizada.

A lo antes indicado, se incluye que, a partir del 11 de mayo de 2020, que el COE-N por petición del COE-M, se autorizó el reingreso controlado de proyectos denominados pilotos, asociados a la construcción, y otros.

2.2 Recomendaciones

Para mejorar el cumplimiento de las medias por parte de la ciudadanía y en relación con las medidas de restricción vehicular que debería aplicarse en el contexto de las restricciones del (i) color amarillo y (ii) color verde del esquema del esquema de semaforización formulado por el COE Nacional.

Circulación del transporte público

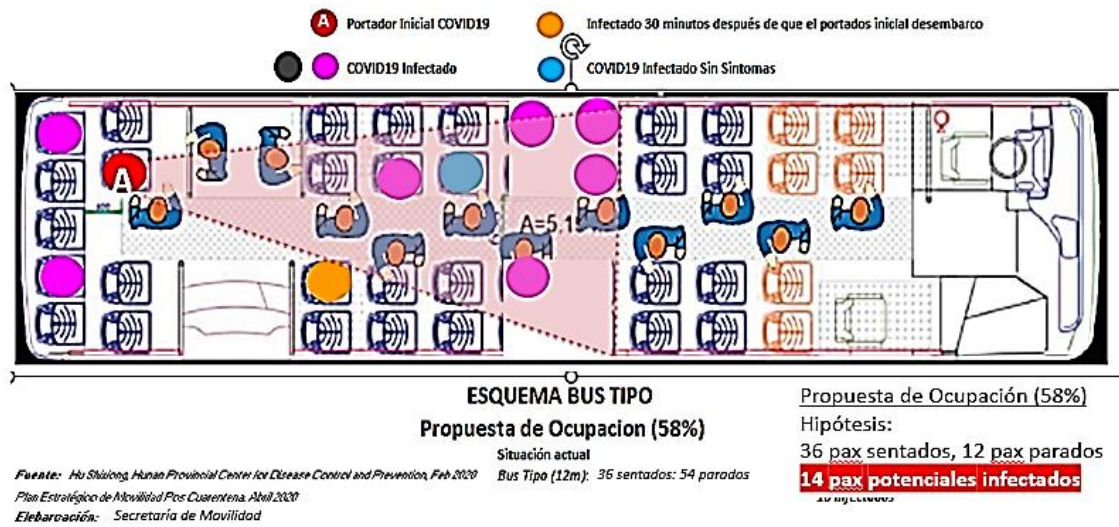
Partiendo de casos documentados (HUNAN 2020, el pasajero A), respecto a contagios en el transporte público, se analizó la incidencia que tendría sobre los subsistemas de transporte público de Quito, así:

El transporte y, en particular, el transporte público es, por un lado, un vector de propagación mundial y local del virus. Por otro lado, el transporte público se ve gravemente afectado por la caída en picada del número de pasajeros y la reducción de la demanda de viajes y transporte debido a las prohibiciones de viaje y las preocupaciones individuales por evitar las aglomeraciones públicas.

De acuerdo con la WHO, más del 62.8% de los casos detectados de COVID-19 han sido asociados al uso del transporte público a nivel mundial. Con lo cual, vale preguntarse si el transporte público en la ciudad está preparado para enfrentar al COVID-19, y si las directrices hasta ahora emitidas serán efectivas en el momento de poner en operación al sistema.

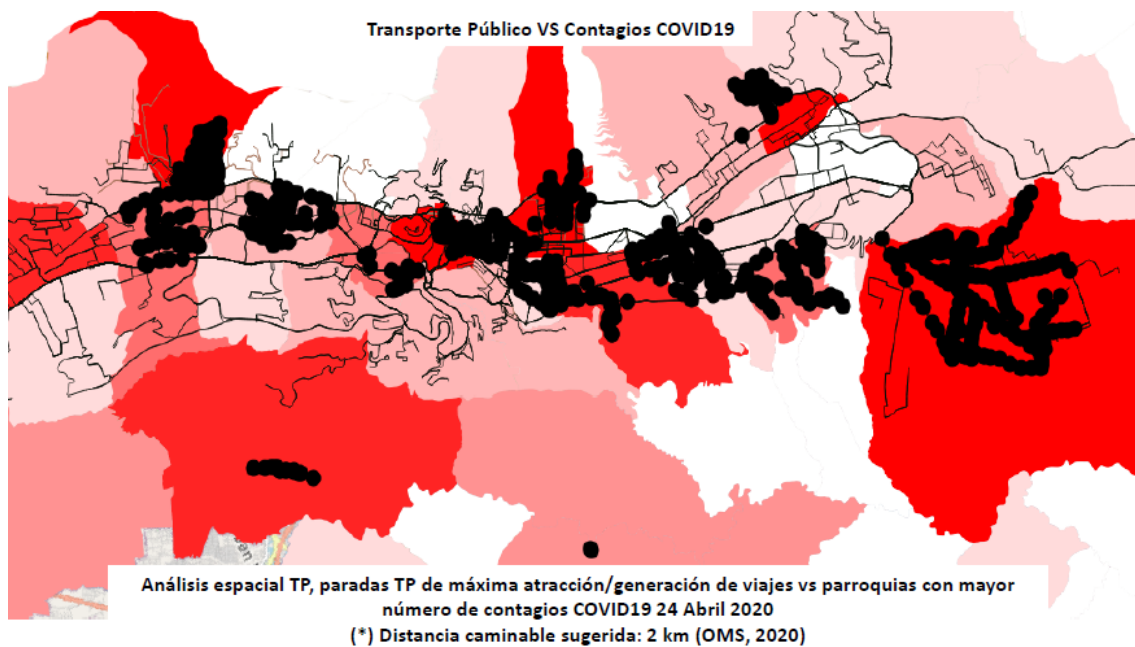
Mucho tiene que ver con las medidas de bioseguridad de los usuarios y de su cuidado personal, así como de toda la infraestructura del transporte. De acuerdo con directrices emanadas por el COE-N, en etapa de “distanciamiento social”, en tema aforo será de máximo 30% de la capacidad de las unidades, restricciones con el personal que opera el sistema (mayores de 60 años y grupos de riesgo).

De acuerdo con el informe IT-SM-DMPPM-050-2020, referente a las implicaciones de los contagios dentro del sistema de transporte público, se estima que se tendrían hasta un 20% de pasajeros infectados al no cumplir con todos los protocolos de bioseguridad, distanciamiento social y aforo.

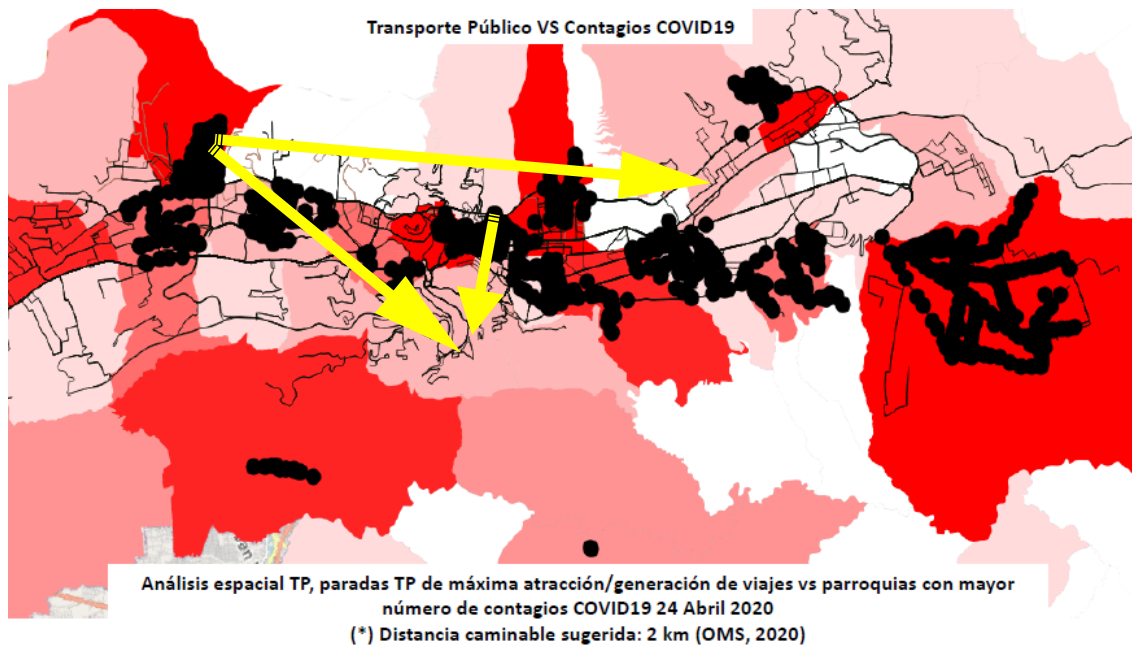


Infraestructura de transporte público de pasajeros

De igual forma, en el mencionado informe técnico, se analiza las posibles rutas de contagio asociadas a las rutas de transporte público, paradas con mayor demanda y zonas dentro del DMQ con casos positivos de COVID-19, determinando un riesgo asociado al transporte público y su propagación por este medio de transporte en pasajeros infectados y asintomáticos:



De esta información y basado en los intercambios dentro del transporte público convencional, BRT y alimentadores, y con la georeferenciación de las zonas de contagio podemos determinar las potenciales zonas en las cuales podrían generarse los contagios al utilizar el TP.



Con lo cual, la infraestructura de transporte debe estar preparado para enfrentar un contagio fruto de la falta de cuidado por parte de los usuarios y fallas aún desconocidas en cualquiera de las fases del sistema de transporte público. Probar procedimientos que permitan minimizar los riesgos asociados a un contagio al interior del sistema. Protocolos de bioseguridad, pruebas de efectividad de los productos utilizados para la desinfección y su durabilidad, trazabilidad de casos, sistema de alerta sanitaria en el sistema de transporte público de pasajeros, protocolos de apoyo por parte de la fuerza pública.

De igual forma, la optimización de la infraestructura vial implica mejorar las condiciones del desplazamiento de las unidades de transporte público, con la finalidad de mejorar los tiempos de viajes, por la baja ocupación de las unidades. Las restricciones vehiculares deben estar asociadas como se indicó con anterioridad, un control en la emisión de los salvoconductos para evitar su mal uso, sino uso de quien verdaderamente lo necesita. Incentivo de modos alternativos de transporte (bicicleta, caminata), que mejorarán la calidad del aire, la salud de las personas, además aliviarán en gran medida la falta de oferta dentro del sistema de transporte público de pasajeros.

3. RESPECTO DEL PLAN DE REACTIVACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y COMERCIAL

Para el efecto se han tomado como directrices las impartidas por el COE-N para la fase de semáforo amarillo:

- El transporte urbano e interparroquial tendrá una ocupación máxima del 30% de su capacidad.
- El toque de queda será entre las 21h00 y las 05h00.
- No habrá circulación en los domingos.
- Circulación de vehículos privados, dos días por semana.
- Las instituciones públicas y privadas laborarán con un máximo del 50 % de sus empleados.
- La atención médica de todas las especialidades en consulta externa privada.
- Aplicar todas las medidas de bioseguridad y en general de distanciamiento social.

Estas condiciones han permitido establecer el marco de planificación para la operación del transporte público dentro del DMQ, específicamente en lo referente a la estimación de la demanda y la flota de buses necesaria para el efecto, lo cual se detalla a continuación:

3.1 Estimación de la demanda de usuarios de transporte público

Para estimar la demanda de usuarios del transporte público, se tuvieron dos fuentes:

1. Secretaría de Desarrollo Productivo y Competitividad (información obtenida de las coordinaciones con las organizaciones productivas del DMQ); y,
2. Secretaría de Movilidad (Estudio de Movilidad del DMQ – Matrices de origen-destino por motivos de viaje).

Los datos obtenidos del análisis de esa información originadas, dadas las restricciones del “semáforo amarillo” y la no asistencia presencial de la actividad educativa, ha permitido estimar lo siguiente:

No. estimado de personas que se movilizarán en semáforo amarillo		Usuarios de TP – día	
Trabajadores registrados ¹	429.040	45% ²	193.068
Trabajadores informales ³	197.966	100%	197.966
Ciudadanos en general ⁴	180.752	45%	81.338
Total			472.034
No. de viajes (2 por persona)			944.744

Ese número de viajes es el que debe ser atendido por la oferta de transporte público disponible en el DMQ. Para el efecto se dispone de la oferta de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTPQ) y de los Operadores privados.

Debido a las particularidades de la EPMTPQ, se ha determinado utilizar toda la flota disponible (buses articulados, biarticulados y trolebuses), puesto que el personal de la Empresa está vigente con sus respectivos salarios y la operación dispone del presupuesto correspondiente.

En esas consideraciones, y tomando en cuenta las disposiciones del COE-N en cuanto a observar la máxima capacidad de las unidades en 30%, se determinó que, el número de pasajeros en un bus articulado promedio será de 54 personas, ya que su capacidad total es de 180 pasajeros. Con esas definiciones se determinó lo siguiente:

Flota de la EPMTPQ (artic., biartic., troles)		260
Troles (30% de Bus de 180 pasajeros)	54	14.040
No. de vueltas promedio (13 horas)	10	140.400

En este cuadro se determina que la flota de transporte de la EPMTPQ podrá transportar 140.400 pasajeros (viajes) por día, lo que significa que la diferencia de la demanda total a atender será de 804.344 pasajeros que deberán ser atendidos por la flota de las operadoras privadas en los servicios urbanos, combinados (interparroquiales) y rurales.

Para el cálculo de esa flota se consideraron los siguientes parámetros:

Ítem	Factor	Nº Pasajeros
------	--------	--------------

¹ Demanda estimada con el cruce de información de la Secretaría de Desarrollo Productivo y Competitividad con las matrices origen-destino de los viajes por motivo de actividad (Estudio Metro de Quito).

² Porcentaje de viajes en transporte público dentro de la distribución modal integral de la movilidad, ajustada a las estimaciones de las nuevas condiciones por emergencia sanitaria.

³ Información de la página web del INEC.

⁴ Demanda obtenida de las matrices origen-destino de los viajes por motivo de actividad (Estudio Metro de Quito).

Pasajeros por día		804.344
Pasajeros en la Hora Pico	10% del día	80.434
Distrib. Trabajo 2 grupos día	50% del total	40.217
Buses (30% de Bus de 90 pasajeros)	27 pasj. por bus	1.490 buses
Índice de renovación de pasajeros	20%	1.208 buses
% del total de la flota del TP del DMQ ⁵	40%	

La flota de buses requerida para atender la demanda de usuarios en la situación de “semáforo amarillo” y en las condiciones antes detalladas es de 1.208 unidades, representando el 40% de la flota disponible en el DMQ.

3.2 Estimación del costo de la operación

Bajo la determinación de que el servicio de transporte público en la fase de “semáforo amarillo” sea gratuito, corresponde determinar el costo de la prestación de los servicios de transporte público, el cual debe ser remunerado.

Para el efecto, se ha realizado un análisis de los costos de operación de los diferentes tipos de servicios, teniendo en consideración que, se remunerará sobre las condiciones en las que se venían prestando esos servicios, es decir:

- Tarifa completa de \$ 0,25
- Número de kilómetros por día para cada ruta según los contratos de operación vigentes.
- Demanda diaria de usuarios en un día ordinario⁶.

Con esos parámetros básicos se obtuvieron los siguientes valores a reconocerse por día para cada tipo de servicio, según el detalle siguiente, teniendo en cuenta que, en esta fase de operación restringida, no se necesitará el ayudante del chofer de cada bus, porque no se tiene que cobrar pasaje y la demanda es limitada.

Bus Tipo Urbano	\$ 199,98
Bus Tipo Combinado (Interparroquial)	\$ 268,29
Minibus Combinado - Av. Simón Bolívar	\$ 245,47
Minibus Combinado - Aeropuerto	\$ 268,29
Minibus Rural o Interno	\$ 155,67

Partiendo de los valores calculados por día y por unidad para los diferentes tipos de servicios y de buses, se han desarrollado cuatro escenarios, iniciándose con el 40% de la flota calculada, y proyectándose para posibles situaciones de requerimiento de flota adicional al 50, 60, 70 y 100%, puesto que los cálculos realizados constituyen estimaciones que no pueden garantizar la realidad de lo que sucederá cuando se finalice la fase de cuarentena para pasar a la de semáforo amarillo.

Los escenarios planteados tienen como límite el monto total referencial del primer escenario con 40% de la flota para un período de tres meses y dos semanas, sin incluir el costo que implica el pago para los buses alimentadores a cargo de la EPMT PQ, ya que disponen de su propio presupuesto.

⁵ Flota Total de buses de TP en el DMQ es 3.020. No se incluye a los 260 buses articulados, biarticulados y trolebuses de la EPMT PQ.

⁶ Fuente: Secretaría de Movilidad – DMPPM.

Escenarios	Porcentaje de Flota	Mes 1	Mes 2	Mes 3	Mes 4
1	40% de la flota	\$ 5.885.310,6	\$ 11.770.621,2	\$ 17.655.931,80	\$ 20.598.587,10
2	50% de la flota	\$ 7.356.638,3	\$ 14.713.276,5	\$ 20.230.755,19	
3	60% de la flota	\$ 8.827.965,9	\$ 17.655.931,8	\$ 19.862.923,28	
4	70% de la flota	\$ 10.299.293,6	\$ 20.598.587,1		
5	100% de la flota	\$ 14.713.276,5	\$ 18.391.595,6		

De lo expuesto se puede determinar que se requiere un monto mínimo de USD \$ 20'598.587,10 para poder cubrir los costos de operación del transporte público en las condiciones antes detalladas. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que, en el primer escenario se puede requerir flota adicional de reserva, por lo que deberá considerarse un monto global para la operación del transporte público, de USD \$ 21'000.000,00.

3.3 Implementación del plan de transporte público

Para el efecto se requiere de varios procesos que están pendientes por realizarse:

- Aprobación de la resolución para el pago de los servicios de transporte público por efecto de la gratuidad a los usuarios.
- Aprobación y asignación del presupuesto correspondiente para la operación del transporte público.
- Proceso de habilitación de las unidades de transporte conforme a los requisitos establecidos en la mencionada resolución.
- Validación de los planes operacionales con la condición de flota reducida.
- Determinación de la entidad que realizará la sanitización de las unidades de transporte; así como, la definición y asignación del presupuesto correspondiente.

4. CONDICIONES PARA LA OPERACIÓN DEL TRANSPORTE COMERCIAL: TAXIS Y TRANSPORTE ESCOLAR/INSTITUCIONAL

Respecto de la operación de estas dos modalidades de transporte en la fase de "semáforo amarillo", no se han definido directrices adicionales a las que se han emitido a través del COE-N para la condición de la fase señalada, las mismas que se describen a continuación, las cuales se constituyen en las disposiciones que deben ser acatadas por los Operadores de esos servicios:

4.1 Taxis

- Los taxis deberán implementar todas las medidas de bioseguridad establecidas en los Protocolos correspondientes para este tipo de vehículos y de servicio.
- La circulación para la prestación de este tipo de servicio se realizará conforme al último dígito de las placas, según las especificaciones determinadas por el COE-N.
- El horario para la prestación del servicio de taxis según las condiciones del semáforo amarillo podrá efectuarse entre las 05h00 y las 22h00, de lunes a sábado. Los domingos queda prohibida la circulación y el servicio.

4.2 Transporte Escolar/Institucional

- El transporte escolar e Institucional deberá implementar todas las medidas de bioseguridad establecidas en los Protocolos correspondientes para este tipo de vehículos y de servicio.
- La capacidad máxima de pasajeros en este tipo de servicio será de hasta el 50%.
- El horario para la prestación de este tipo de servicio en las condiciones del semáforo amarillo podrá efectuarse entre las 05h00 y las 21h00, de lunes a sábado. Los domingos queda prohibida la circulación y el servicio.
- La prestación de este tipo de servicio solo podrá efectuarse para la traspotación de personal de empresas públicas y/o privadas, para lo cual deberán efectuarse los correspondientes contratos.

- En ninguna circunstancia este tipo de vehículos podrá prestar sus servicios para realizar actividades de transporte público, caso contrario se aplicarán las sanciones establecidas en las normas Nacionales y Metropolitanas.

5. PROPUESTA DE MEDIDAS COMPLEMENTARIAS PARA DECISIÓN DEL COE-M

1. Se implemente la restricción vehicular al sector de Transporte Público Comercial "Taxis", bajo la modalidad de placa par e impar, de lunes a sábado, mientras dure el semáforo amarillo en el DMQ, con la finalidad de que puedan coadyuvar la posible demanda de movilidad generada por la limitación al aforo máximo del 30% de ocupación en el Transporte Público.
2. Se elimine la restricción vehicular al sector de Transporte Comercial en la modalidad "escolar-institucional", con la finalidad de que puedan prestar sus servicios al sector empresarial y sector público, en el periodo de días de lunes a sábado. Sin perjuicio de lo expuesto, es indispensable establecer que, el presente exhorto no implica la extensión de una autorización al sector de Transporte Comercial para ejercer las veces del Transporte Público de Pasajeros.
3. Se solicite la participación de la Policía Nacional, así como, de las Fuerzas Armadas, en los controles que se llevarán a cabo en las estaciones, terminales, paradas y rutas del Sistema de Transporte Público en el DMQ, en coordinación con la Policía Metropolitana, Agencia Metropolitana de Tránsito y la Agencia Metropolitana de Control.
4. Implementación de la segmentación escalonada del ingreso a las actividades productivas en el sector privado y público, según el siguiente detalle:
 - a. 06:00 a 07:30 a.m. Sector Industrial
 - b. 08:00 a 08:30 a.m. Servicio Público
 - c. 09:00 a 09:30 a.m. Sector Comercial
 - d. 10:00 a 10:30 a.m. Sector de Servicios
5. Exhortar al COE Metropolitano, solicite al COE Nacional la actualización tecnológica del sistema informático para la emisión y verificación de salvoconductos, con la finalidad de mejorar el control en los operativos en vía y de esta manera minimizar la duplicación o clonación de éstos.

6. BIOSEGURIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

Hasta el momento se ha definido la efectividad de los productos propuestos para la sanitización de las unidades, por lo que, la Secretaría de Salud no ha emitido todavía las especificaciones de los productos y la periodicidad de su aplicación. Si bien, la EPMTQP está aplicando experimentalmente productos y protocolos de aplicación de productos para la desinfección en los buses que están operando en las cinco rutas emergentes, no existe el pronunciamiento final para que sea tomado como norma en el DMQ.

Tampoco existe una definición del distanciamiento social dentro de las unidades de transporte público, ya que la normativa general (2m) es contradictoria con la disposición del COE-N en cuanto a que, la capacidad máxima de pasajeros debe ser hasta el 30% de la capacidad de las unidades.

Por lo tanto, no se ha podido aún implementar la señalética dentro de las unidades de transporte, tanto por la EPMTQP como de los operadores privados, siendo este un aspecto fundamental para el inicio seguro de la operación; teniendo en cuenta además que, se requiere de un tiempo prudencial para el efecto.

7. SEÑALIZACIÓN DE PARADAS DE BUS

La implementación de la señalización de las paradas de bus en los ejes de mayor oferta y demanda de transporte público para mantener el distanciamiento social está en su fase inicial.

8. CONCLUSIONES

De acuerdo con lo expuesto en el presente informe, puede advertirse que existen varias acciones que deben efectuarse para tener un escenario adecuado que permita tomar la decisión inequívoca para pasar a la fase de semáforo amarillo. Sin embargo, es necesario mencionar que, todas las entidades del sector movilidad y demás de la Municipalidad, se encuentran trabajando de manera intensa y permanente, para solventar todos los aspectos necesarios que permitan dar ese cambio.

Elaborado por: Ing. Henry Vilatuña Guaraca

Arq. Marcelo Narváez Padilla

Eco. Jacqueline Arias Pombosa

Para: Lcdo. Guillermo Abad Zamora