

PLAN DE REINGRESO DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y COMERCIAL EN LA FASE DE “SEMÁFORO AMARILLO”

Dirección Metropolitana de Políticas y
Planeamiento de la Movilidad
30.05.2020

1. ANTECEDENTES

Los efectos de la pandemia de carácter mundial por la propagación del COVID-19 han sido devastadores, tanto para la vida de cada ser humano, del mismo contexto social como para la economía en todos los ámbitos. Nuestro país y particularmente el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), no han estado exentos de esta penosa realidad nunca experimentada en la historia nacional y global.

Sobre la base de este marco de referencia y, con la finalidad de que los efectos antes mencionados se vuelvan incontrolables, la Administración Municipal, a través del señor Alcalde Metropolitano, consciente de que estamos atravesando una situación de extrema emergencia sanitaria, ha propuesto varias acciones estratégicas para prevenir la expansión del contagio del COVID-19, amparadas en las disposiciones generales del COE-N, tratando de equilibrar el enorme problema de salud pública con el desarrollo social y económico del DMQ. Estas medidas han sido supremamente oportunas para incidir en que los efectos de la pandemia se produzcan de manera dosificada, y con ello, tener capacidad de respuesta lo más adecuada posible a los impactos devenidos de esa enfermedad.

En este contexto, la OMS ha determinado a nivel mundial que, uno de los vectores con mayor incidencia en la propagación del virus de manera masiva es el transporte público de pasajeros, siendo el intercambio monetario (monedas, billetes, boletos) el medio potencialmente directo para masificar el contagio. Ante esta condición, el señor Alcalde ha propuesto aplicar “tarifa cero” para los usuarios del transporte público en la fase de “semáforo amarillo”, cuyo período podría estimarse en tres meses aproximadamente.

Sobre la base de la referida propuesta, el presente informe desarrolla el análisis de las implicaciones que tendría esa medida en la reactivación del servicio de transporte público en el DMQ, considerando que, la vida de las personas sobrepasa cualquier otra prioridad.

De acuerdo con el oficio GADDMQ-AM-2020-0525-OF, en el cual se hace referencia a las declaraciones del 27 de mayo de 2020 emitidas por la Dra. María Paula Romo, Ministra de Gobierno y Policía, sobre las nuevas medidas de semaforización, y solicita actualizar el Informe Técnico, considerando los nuevos parámetros del color amarillo:

1. Toque de queda: De 21:00 a 05:00
2. Circulación vehículos particulares y motos: Par e impar, de lunes a sábado.
3. Circulación taxis y transporte mixto: par e impar todos los días. Transporte institucional: Circula sin restricción de placa. Transporte urbano: Al 50% de su aforo.
4. Transporte interparroquial: Autorizado.
5. Transporte intracantonal: Autorizado entre cantones con el mismo color.
6. Transporte interprovincial: Autorizado entre cantones de provincias colindantes.
7. Atención en Restaurantes: Autorizada al 30% de aforo.
8. Priorizar modalidad de teletrabajo.
9. Implementación de Protocolos de Bioseguridad: Las empresas están obligadas a expedir un protocolo de bioseguridad considerando los lineamientos establecidos en la “Guía y Plan General para el Retorno Progresivo de Actividades Laborales”. No se requerirá su aprobación por parte del COE (nacional, provincial, cantonal).

10. Suspensión de la jornada presencial en entidades del sector público hasta el 15 de junio.

El presente informe atenderá el alcance y requisitos previstos en los arts. 123 del Código Orgánico Administrativo, específicamente, la conclusión y recomendación inequívoca sobre el cambio de color a amarillo o en su defecto, de mantenernos en rojo, conociendo que los parámetros desde el 1 de junio de 2020, son ahora distintos y se han modificado las circunstancias en las que se basaron los informes previos.

1.1 BASE LEGAL

El numeral 3 del artículo 11 de la Constitución de la República («Constitución»), señala que “Los derechos y garantías establecidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales de derechos humanos serán de directa e inmediata aplicación por y ante cualquier servidora o servidor público, administrativo o judicial, de oficio o a petición de parte.

Para el ejercicio de los derechos y las garantías constitucionales no se exigirán condiciones o requisitos que no estén establecidos en la Constitución o la ley (...)”

El numeral 9 del artículo 11 de la («Constitución»), dispone que el más alto deber del Estado consiste en respetar y hacer respetar los derechos garantizados en la Constitución.

El artículo 14 de la («Constitución»), establece que “Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *sumak kawsay* (...)”

El artículo 32 de la («Constitución»), dispone que la salud es un derecho que garantiza el Estado, cuya realización se vincula al ejercicio de otros derechos, entre ellos el derecho al agua, la alimentación, la educación, la cultura física, el trabajo, la seguridad social, los ambientes sanos y otros que sustentan el buen vivir.

El Estado garantizará este derecho mediante políticas económicas, sociales, culturales, educativas y ambientales; y el acceso permanente, oportuno y sin exclusión a programas, acciones y servicios de promoción y atención integral de salud, salud sexual y salud reproductiva. La prestación de los servicios de salud se regirá por los principios de equidad, universalidad, solidaridad, interculturalidad, calidad, eficiencia, eficacia, precaución y bioética, con enfoque de género y generacional.

El numeral 2 del artículo 66 de la («Constitución»), señala que el estado deberá reconocer y garantizar a todas las personas el derecho a una vida digna, que asegure la salud, alimentación y nutrición, agua potable, vivienda, saneamiento ambiental, educación, trabajo, empleo, descanso y ocio, cultura física, vestido, seguridad social y otros servicios sociales necesarios.

El artículo 225 de la («Constitución»), prescribe que el sector público comprende, entre otros, a las personas jurídicas creadas por acto normativo de los gobiernos autónomos descentralizados para la prestación de servicios públicos.

El artículo 226 de la («Constitución»), determina que las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución.

El artículo 227 de la («Constitución»), establece que la administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación.

Los artículos 238 y 240 de la («Constitución»), reconocen a los gobiernos autónomos descentralizados, la autonomía política, administrativa y financiera, y que ejercen facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales.

El numeral 6 del artículo 264 de la («Constitución»), y el artículo 55 letra f) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización («COOTAD»), asignan competencias

exclusivas a los gobiernos autónomos descentralizados municipales para planificar regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

Los arts. 84 letra q) y 130 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización («COOTAD»), y 30.4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, establecen que la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte terrestre corresponden al gobierno autónomo metropolitano, dentro de su territorio;

El art. 3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, («LOTTTSV»), determina que el Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas;

Las letras a) y c) del art. 30.5 de la LOTTTSV, establecen que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán como competencias, entre otras, las de: "a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal; (...) c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector (...)"

El Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito («Código Municipal»), en el art. IV.2.13, determina que, en el marco del ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, le corresponde a la Secretaría responsable de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, la determinación de las políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros;

El Código Municipal, en el art. IV. 2.3, dentro del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, establece cuatro subsistemas: (i) Subsistema de transporte masivo de pasajeros; (ii) Subsistema de transporte colectivo de pasajeros en corredores viales exclusivos; (iii) Subsistema de transporte colectivo en rutas y frecuencias; y, (iv) Subsistema de transporte público de pasajeros por cable;

Mediante Resolución No. 003-CNC-2014 de 22 de septiembre de 2014, el Consejo Nacional de Competencias resolvió ratificar la competencia de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro del territorio cantonal a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, que fue transferida de manera obligatoria y definitiva mediante la Resolución N° 006-CNC-2012;

la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, es un ente público municipal, creado mediante Resolución No. 0002, de fecha 06 de agosto de 2009, que forma parte de la estructura del orgánico funcional del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, ratificado mediante Resolución No. A0010 de 31 de marzo de 2011;

2. IMPLICACIONES DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL CONTEXTO DE LA PANDEMIA COVID-19

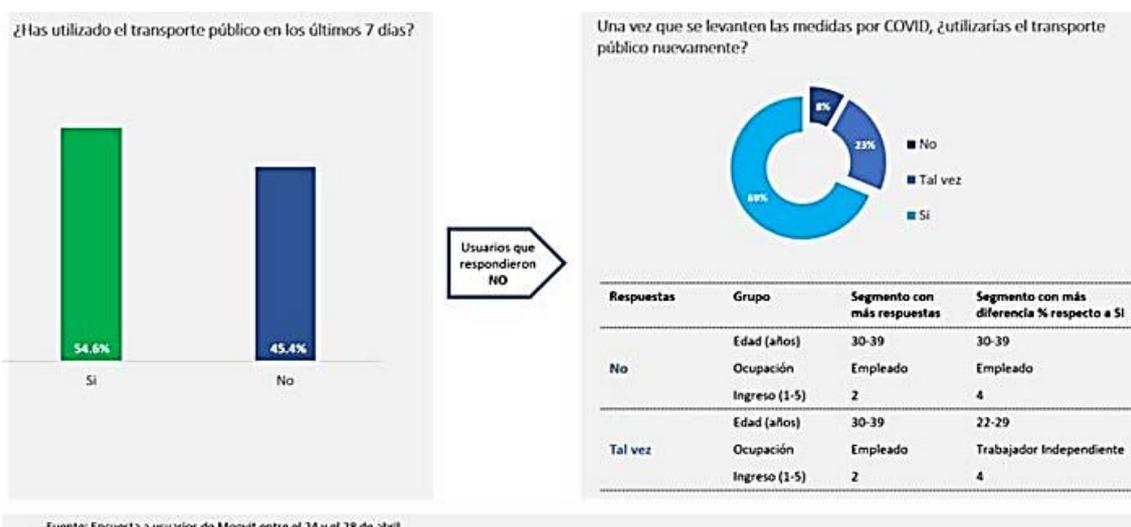
Estamos en un cambio de paradigma en la transportación pública de pasajeros, la pandemia COVID-19, a nivel mundial ha obligado a repensar los modos de desplazarnos.

La Organización Mundial de la Salud WHO (por sus siglas en inglés), ha determinado que el segundo sitio de mayor número de contagios es el transporte público, después de los hospitales. La misma organización indica que 62.8% de los contagios se produce en el transporte público.

Fuente: BIDLab, 2020

De la encuesta aplicada por el BID (Abril, 2020) a nivel de Latinoamérica, sobre las implicaciones sobre el transporte público, se determina que antes de la cuarentena, alrededor del 70% de los viajes motorizados se los realizaba en Transporte público. Durante la etapa de confinamiento en los lugares donde no se suspendió totalmente este servicio, el 54.6% utilizaron el transporte público, y de estos el 70% fueron por motivo de trabajo. Del 45.4% que respondieron que no utilizaron transporte público, por cualquier motivo que haya sido, una vez que se encuentren en etapa de distanciamiento: 69% SI utilizará transporte público para sus actividades, 23% tal vez y 8% definitivamente NO utilizará el transporte público, lo que implicará una migración a otros modos de transporte. La población más afectada ha sido la de menores recursos económicos, la cual ha tenido que desplazarse en otros medios de transporte al que habitualmente utilizaban. Aproximadamente el 64% de esta población, está obligada a realizar los desplazamientos en transporte público, ya que sus actividades no las puede realizar por medio de teletrabajo.

Aunque en este momento es difícil predecir el impacto a largo plazo, la pandemia es una oportunidad para cambiar paradigmas, mejorar la calidad y comodidad en el TP. (BID, 2020)



Evidentemente, el transporte público a nivel de Latinoamérica se ha vuelto toda una odisea y un dolor de cabeza para los tomadores de decisiones, debido principalmente a la disminución de la oferta de transporte, lo cual ha repercutido en la disminución de la calidad de servicio. Ya que, al disminuir la oferta, los intervalos entre unidades aumentaron, llegando en casos extremos de afectar en un 73% las frecuencias que había antes del confinamiento.

Durante este período, la población más afectada ha sido la de menores recursos económicos, de los cuales aproximadamente el 64% está obligada a realizar los desplazamientos en transporte público por motivo de trabajo, ya que su actividad económica está directamente asociada a procesos que no se los puede realizar vía teletrabajo. Adicionalmente, se deberá tomar en consideración que, un 62.8% de esta población tendrá probabilidad de estar expuesta a un contagio dentro del sistema de transporte público, convirtiéndose en una nueva población vulnerable.

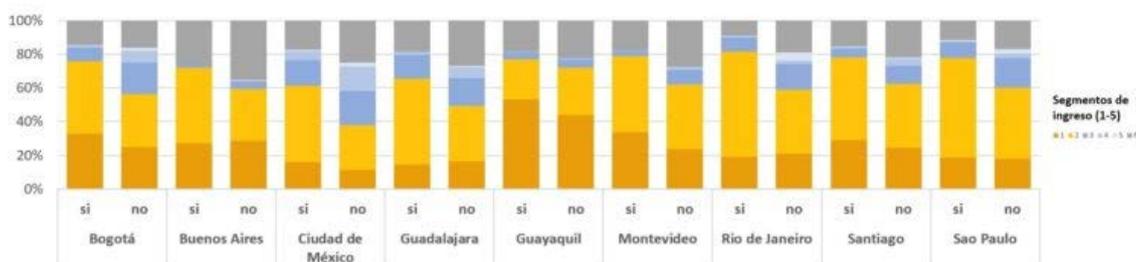
Dentro de este grupo vulnerable, el 51.5% de los usuarios del transporte público son mujeres, Para el DMQ (EDM11) dentro de los reportes diarios emitidos por el COE-N el 44% de los casos confirmados con mujeres.

A continuación, citamos algunas razones por las cuales el transporte público ha sido considerado un potencial medio de contagio:

- Aglomeración en las rutas que habitualmente daban servicio a un barrio, por la disminución de la oferta del servicio de transporte.
- Aglomeración en los sitios de alta demanda de transporte público en las paradas de buses.
- Población cautiva del servicio de transporte público está asociada al trabajo.
- Distancias al interior de las unidades es pequeño. Por tanto, hay mayor contacto entre los usuarios.
- Intercambio de circulante para el pago del pasaje, tanto en el pago justo como cuando se deba dar vuelto.
- Incremento de Tiempos de viaje en el transporte público.

Durante el confinamiento, las poblaciones económicamente vulnerables han dependido más del transporte público para movilizarse

¿Has utilizado el transporte público en los últimos 7 días?



Fuente: Encuesta a usuarios de Moovit entre el 24 y el 28 de abril.

Fuente: BIDLab, mayo 2020

Con estas consideraciones, las alternativas planteadas para mejorar y prevenir los contagios en el sistema de transporte público, como ya se ha mencionado en informes anteriores, estará enfocado a:

- Agilizar y facilitar el acceso de usuarios a los servicios de transporte
- Permitir la integración entre distintos modos y operadores
- Mejorar el control y gestión del servicio
- Dotar de mayor seguridad al proceso de recaudo.

2.1 Las recomendaciones obtenidas de experiencias a nivel de Latinoamérica (incluido Guayaquil).

Es un tema eminentemente de salud, por tanto, las decisiones operativas deben estar guiadas por recomendaciones sanitarias para reducir el riesgo de contagio.

El sector del transporte debe estar preparado para dar un servicio seguro y de calidad, en la medida que se reactive la economía, los usuarios paulatinamente volverán a moverse en transporte público. Esto implica implementar y masificar las acciones de prevención y control que corresponden en cada caso (p.ej. limpieza y desinfección, pruebas de contagio, control de pasajeros, límites de capacidad) para proteger a los usuarios, mitigar los riesgos de contagio, y restaurar la confianza en el sistema de transporte público.

Por otra parte, las decisiones de movilidad no deben perder de vista el panorama del largo plazo en el cual la calidad de vida y la productividad urbana empeorarán si se incrementa la congestión vial y los contagios en el sistema de transporte. Nuestra región tiene 4 de las 10 ciudades más congestionadas del mundo y el sector transporte emite el 37% de nuestras emisiones de gases efecto invernadero.

2.2 El sector del transporte público de pasajeros necesita identificar fuentes de financiación para responder a los nuevos requerimientos sanitarios (BID, 2020).

Posiblemente el costo de ofrecer transporte seguro y de calidad aumentará para permitir un mayor distanciamiento en los vehículos. Los sistemas de transporte masivo han sido diseñados bajo estándares de 5 o 6 pasajeros por m² lo cual parece trágico en este contexto, al tener menos oferta los costos operacionales no podrán ser cubiertos por la tarifa. Sin embargo, esta crisis también es una oportunidad para cambiar los paradigmas y mejorar la vida de los usuarios, quienes frecuentemente se quejan por las malas condiciones de viaje. Un Transporte Público de mayor comodidad es una mejora sustancial en la vida de todos los usuarios, especialmente de los más dependientes y vulnerables por las condiciones de desigualdad económica.

2.3 Conclusiones del ámbito de la bioseguridad

El análisis precedente permite contextualizar la realidad de los efectos del COVID-19 en el desempeño del transporte público de pasajeros, determinando la imperiosa necesidad de tomar acciones radicales para hacer efectivo el control de la expansión masiva de la enfermedad, salvaguardando de esta manera la vida de los ciudadanos.

Por lo expuesto se concluye lo siguiente:

- Garantizar la calidad y seguridad del servicio de transporte público, mediante el distanciamiento social en el sistema de transporte público, en todas sus fases: paradas, recaudo, aforo y que garanticen la calidad y seguridad del servicio de transporte público que se brinde a la ciudadanía. En tal sentido, el servicio gratuito a los usuarios (“tarifa cero”) debe ser resuelto por la Administración Municipal.
- Las medidas de bioseguridad deben ser aplicadas con absoluta responsabilidad conforme los protocolos que para el efecto se establezcan, tanto para las unidades de transporte como de las condiciones de abordaje y descenso de los pasajeros, de tal forma que deberá realizarse de manera separada; y, la disposición de los elementos propios de bioseguridad personal (al menos el uso de la mascarilla).
- En los sitios de espera (paradas, terminales), se deberá cumplir con la medida de distanciamiento social definidas por la autoridad respectiva (COE-N).

3. PROTOCOLO DE MEDIDAS DE DISTANCIAMIENTO SOCIAL Y BIOSEGURIDAD PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO Y COMERCIAL EN SEMÁFORO AMARILLO

3.1 Medidas técnicas de distanciamiento social en el vehículo de transporte público

(a) Oferta. Se ajusta a lo establecido por el COE Nacional: hasta 50% de capacidad de las unidades (COE-N 27 mayo 2020), en semáforo amarillo.

- a. **Primera fase:** 3 de Junio 2020, 30% de ocupación, se utilizará un bandeo con cinta de seguridad en los asientos en los cuales No este permitido su uso.
 - b. **Segunda fase:** se permitirá el aforo máximo permitido por el COE-N 50%, dependerá de la demanda identificada.
- (b) La ubicación de los pasajeros en los buses del subsistema convencional urbano, combinado y rural, será de acuerdo con la disponibilidad de asientos de cada unidad (solo sentados). En las unidades articuladas
 - (c) Cabinas de segregación para los conductores: podrá ser plástico trasparente de 40 gramos mínimo (espesor).
 - (d) Acceso al transporte público a los usuarios, se realizará por la puerta delantera y la salida por la puerta trasera. En el caso, que el bus tenga más de dos puertas, las puertas intermedias permanecerán cerradas durante la operación (subsistema convencional)
 - (e) El servicio de transporte público para los usuarios será gratuito durante esta fase, con la finalidad de evitar el contagio en el intercambio de dinero por el pago del pasaje.
 - (f) En la Infraestructura de Transporte, marcas en el piso en las paradas de transporte público, cada 2 metros (Anexo 1, Resolución A-038, 2020)
 - (g) Estaciones y terminales: todo usuario del subsistema Metrobús-Q pasará por el control de temperatura corporal.
 - (h) Señalética al interior y exterior de las unidades que permita identificar con claridad las restricciones de distanciamiento social.

3.2 Medidas técnicas para la movilidad en transporte público y Comercial

- (a) Al interior de las unidades:
 - a. De las unidades durante la operación: Las ventanas deberán permanecer abiertas de tal forma que permita la ventilación constante al interior de las unidades. En el caso de que las ventanas no se puedan abrir, las claraboyas deberán permanecer abiertas; de acuerdo con las condiciones climáticas.
 - b. Pediluvio (rodapiés) en los estribos (gradas) de acceso, impregnado con productos de desinfección aprobado por la Secretaría de Salud.
 - c. Dispensador de Alcohol Gel alcohol, en cada unidad se dispondrá de un dispensador mínimo de 500 CC, que garantice su uso por parte de los usuarios y operadores del sistema de transporte público (Secretaría de Salud).
- (b) De las unidades durante la operación:
 - a. Desinfección integral al interior de la unidad y en los elementos de acceso a la misma. La periodicidad de la desinfección dependerá de la efectividad del producto (determinado por Secretaría de Salud).
 - b. La desinfección integral del exterior de la unidad se realizará una vez por día.
 - c. La aplicación de los productos de desinfección se realizará por parte del personal de la EPMAPS, aplicando todas las normas de seguridad, conforme a las indicaciones del fabricante para uso del producto (referencia protocolo desinfección transporte público carga, ANT, 23 marzo 2020).
 - d. En el caso de que la operadora realice la desinfección, utilizando otros productos y mecanismo de desinfección diferentes a los aplicados por la Municipalidad, la Secretaría de Salud aprobará su uso y periodicidad de aplicación.
 - e. La desinfección de todas las superficies metálicas, plástico y otro material al interior de la unidad, se realizará con mayor énfasis en las superficies de alto contacto y circulación de los pasajeros (manijas, jaladeras, agarradera de pasillo, cabezal de asientos, apoya manos o brazos, volante) dentro del medio de transporte;
- (c) Usuarios del transporte público

- a. El servicio de transporte público para los usuarios será Gratuito, para evitar el contagio en el intercambio de dinero.
- b. La responsabilidad es de todos: se exigirá a todos los usuarios del transporte público de pasajeros sin excepción, la utilización de mascarilla (cubre boca y nariz) al utilizar las unidades;
- c. Aplicación del protocolo, en caso de que un usuario presente síntomas del COVID-19, al interior de la unidad: (sujeto a la aprobación de la Secretaría de Salud).
 - i. El conductor procederá a emitir la alerta al sistema de salud, en cumplimiento al protocolo establecido.
 - ii. La unidad acatará las disposiciones emitidas por el personal de salud, hasta que llegue el apoyo médico.
 - iii. Para evitar el contagio, se suspenderá el acceso al punto del sistema mientras arriba el apoyo médico.
 - iv. Una vez con el personal de apoyo médico en el sitio, se procederá al desembarco ordenado de los pasajeros, por la puerta más alejada al usuario que presente síntomas.
 - v. El personal de apoyo médico tomará procedimiento con todos los usuarios y la unidad en la cual se produjo el hecho. (Lineamientos de prevención y control para casos sospechosos y confirmados COVID19 – Ministerio Salud Pública, marzo 2020).
- d. El usuario dará las facilidades para que el personal de fiscalización debidamente identificado (uniforme, credencial, otros) realice los controles de temperatura al interior de las unidades o en las paradas de TP, de forma aleatoria.
- e. Cualquier usuario reportará al número de emergencia (911), plataforma MOVILIZATEUIO, agente de la fuerza pública, en caso de evidenciar que las unidades llevan más del aforo autorizado, no respetan el distanciamiento social señalado en las unidades o en las paradas, cobro de pasaje (mientras dura la gratuidad), cualquier anomalía que ponga en riesgo la salud y seguridad de los usuarios y personal, irrespeto a las paradas, otras.

(d) Personal de operación del transporte público

- a. Choferes: deberán cumplir los protocolos de bioseguridad que estén establecidas para el efecto, entre otros:
 - i. Uso obligatorio de kit de prevención o EPPS (mascarilla, gel anti-bacterial, guantes y alcohol).
 - ii. Fortalecer la higiene de manos dentro y fuera de la Unidad. Lavarse las manos con abundante agua y jabón durante 40 segundos cada tres horas, así como también después de estornudar, toser o limpiarse la nariz, es necesario también utilizar alcohol previa limpieza.
 - iii. Evitar tocar el rostro, ojos y boca con las manos.
 - iv. El personal de salud, procederá a realiza el registro de los usuarios presentes en la unidad, esto con la finalidad de realizar el rastreo epidemiológico, en el caso de lo establecido en el literal d) d. detección de usuario contagiado.
 - v. No se permitirá el consumo de alimentos en el interior de la unidad para evitar el incumplimiento del protocolo de seguridad alimentaria.
 - vi. Evitar el consumo de productos ambulantes.

(e) En la infraestructura de transporte público:

- a. Vía Pública
 - Se definirá en lo posible de las facilidades en el terreno, filas por rutas que pasan por determinada parada de TP.
- b. En estaciones y terminales
 - En las paradas Transporte Público del subsistema Metrobús-Q:

- i. Toda persona que desee ingresar al sistema integrado de transporte público en las estaciones y terminales deberá pasar por la inspección de la temperatura corporal.
- ii. Si la temperatura corporal excede los grados determinados por la Autoridad Sanitaria (37,5°), no podrá ingresar al SITP y será aislada hasta la llegada de personal médico.
- iii. El funcionario o miembro de la Fuerza pública que detecte a la persona con temperatura deberá ubicarla a un costado del andén de ingreso y requerirá el apoyo al área que corresponda para que llegue el auxilio médico.
- iv. Para evitar condiciones de contagio, se suspenderá el acceso al punto del sistema mientras arriba el apoyo médico.
- v. Se generará un registro que se reportará al centro de control de la EPMPQ con la finalidad de contar con información oportuna, en caso de que las autoridades de salud la requieran.
- vi. El control de temperatura corporal será obligatorio también en las unidades alimentadoras que son parte del sistema de transporte de pasajeros, el cual se lo realizará en las estaciones o terminales.
- vii. En las paradas de los alimentadores que estén fuera de las terminales y estaciones, se procederá de forma similar al subsistema convencional.
- viii. En caso de detectarse usuarios con síntomas de COVID-19 en el sistema de alimentación, se procederá de igual forma que en los buses del subsistema convencional.
- ix. NO se permitirá el acceso de usuarios sobre la capacidad establecida. En caso de que eso suceda, la unidad se detendrá y procederá a activar la alerta al personal de la Fuerza Pública.

(f) El transporte público INTRAPROVINCIAL (mediante resolución del COE Nacional):

- a. Llegará únicamente a las terminales microregionales e Interprovinciales.
- b. Se suspenden las paradas urbanas en sitios como la Villaflora, El Trébol, Calderón, Universidad Central, El Girón;
 - i. Solo ingresarán las operadoras que certifiquen haber implementado las medidas de bioseguridad que se aplican dentro del Distrito Metropolitano de Quito (Ministerio de Salud, ANT)
 - ii. Deberán cumplir todo lo establecido por el COE Nacional y las autoridades de Salud, en lo referente a aforos, horarios, medidas de bioseguridad.
 - iii. La ANT deberá controlar el cumplimiento estricto de las frecuencias, rutas (según se indica en el numeral b), paradas, y demás índices operacionales establecidos para las unidades intraprovinciales, y las medidas de asepsia de acuerdo con las directrices y disposiciones del semáforo color verde.

3.3 Transporte Comercial en Taxi

Oferta y distanciamiento social:

- a. Oferta: La capacidad o aforo, máximo dos pasajeros, que estarán ubicados en la parte posterior en los extremos, por ningún motivo se permitirá un pasajero junto al conductor.
- b. Circulación: Determinada por las restricciones de circulación establecidas por el COE-N (placa).
- c. Horario de restricción de circulación estará determina por las disposiciones del COE Nacional y en los horarios establecidos.
- d. Separador entre el pasajero y el conductor, mediante lámina o plástico de 40 gramos mínimo de espesor.

Conductores:

- e. Utilizarán Equipo Personal de Protección y Seguridad -EPPS- (mascarillas, gafas, traje de bioseguridad y otros medios de protección)

- f. Conductores que se encuentren dentro del grupo vulnerable establecido por el protocolo de reingreso IESS, NO podrán operar.
- g. Uso frecuente de Gel alcohol.
- h. No consumo de alimentos al interior de la unidad.

Pasajeros:

- i. Uso obligatorio de mascarilla y demás elementos de bioseguridad.
- j. Uso de alcohol gel.
- k. En caso de presentarse un usuario con síntomas de COVID 19 se emitirá la alerta al sistema de salud, y se procederá de acuerdo con el protocolo establecido.

Durante la operación:

- l. Las ventanas permanecerán abiertas para mayor ventilación, sujeto a condiciones climáticas y seguridad.
- m. Desinfección completa de la unidad con la periodicidad que estará sujeta a la efectividad del producto utilizado (secretaría de Salud), de los sitios donde existe mayor contacto con los usuarios (manijas, asientos, otros).
- n. Desinfección continua de sitios de mayor contacto con usuarios (manijas, cabeceras, otras).
- o. Se prohíbe ingerir alimentos al interior de la unidad para no contravenir los protocolos de alimentos.
- p. Se priorizará el uso de medios tecnológicos para el pago, evitando en lo posible el intercambio de dinero efectivo.
- q. En caso de que un usuario presente síntomas de COVID 19 se emitirá la alerta al sistema de salud, y se procederá de acuerdo con el protocolo establecido.

Paradas:

- a. De acuerdo con la modalidad:
 - i. Convencionales. Se evitará la toma de pasajeros en sitios de alta conglomeración,
 - ii. Ejecutivos: Únicamente de acuerdo con los establecido en la modalidad.

3.4 Transporte Comercial Escolar e Institucional

Similar al caso anterior.

Adicionalmente se observarán las siguientes condiciones:

1. Oferta. La capacidad o aforo, máximo 50% capacidad.
2. Únicamente podrán operar las unidades que mantengan un contrato de servicio, con una de las empresas o instituciones, que estén autorizadas a laborar en esta fase de semáforo.
3. Se prohíbe a las unidades determinadas en este inciso, realizar servicio de transporte público de pasajeros.

3.5 IMPLEMENTACIÓN DEL PROCESO DE CONTROL Y FISCALIZACIÓN, PARA DESARROLLAR EL PLAN DE REINGRESO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Con la finalidad de que el desarrollo del plan de reingreso del transporte público, se lleve a cabo de manera, celer, eficaz y transparente, es imprescindible dotar de un procedimiento administrativo adecuado y claro, previo a la emisión del pago por la prestación de servicio por parte de las unidades de transporte público, es así que, para este plan, se ha tomado en cuenta, que de manera subsidiaria, la Secretaría de Movilidad debe emitir los informes correspondientes a los autorizadores y ejecutores del gasto, los que deberían cumplir el siguiente procedimiento:

3.5.1 Calificación para la prestación del servicio

Previo a la prestación del servicio o durante la ejecución de este, la Secretaría de Movilidad a través de la Dirección Metropolitana de Gestión de la Movilidad, debería solicitar a las operadoras la siguiente documentación:

- a) Original del oficio de delegación conferido por cada socio/accionista al representante legal de la operadora a la que pertenece, sobre la administración de su unidad,
- b) Copia del Nombramiento del representante legal de la operadora (vigente);
- c) Licencia de conducir vigente y habilitada del conductor o conductores de las unidades que prestarán el Servicio de Transporte Público;
- d) Copia del RUC de la operadora;
- e) Copia de la certificación bancaria de la operadora;
- f) Listado detallado de unidades de la operadora que intervendrán en la prestación del servicio y que se encuentren debidamente habilitadas, diferenciando las unidades de servicio convencional y alimentación (de ser el caso se adjuntará la tabla de rotación de unidades, especificando cronograma y conductor de la unidad);
- g) Certificado de afiliación al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social del conductor o los conductores de las unidades que prestarán el correspondiente servicio de transporte público;
- h) Copia de la matrícula (con vigencia mínima del año 2019) de las unidades pertenecientes a la operadora;
- i) Copia de la revisión técnica vehicular de cada unidad (mínimo del primer semestre del año 2019);
- j) Plan operacional que contenga al menos los siguientes parámetros: ruta, flota, intervalo, longitud de ida y retorno, tabla de operación que determine el número devueltas/día por bus y por flota, hora de inicio y fin de operaciones, señalando que para "el fin de operaciones" estas deberán estar sujetas a los horarios de movilidad (toque de queda) que disponga el COE NACIONAL;
- k) Certificado del dispositivo tecnológico de seguimiento operacional;
- l) Declaración por parte del representante legal de la operadora, en la cual se determine el cumplimiento de las normas de bioseguridad en cada una de las unidades habilitadas para la prestación del servicio según lo que establece el respectivo.

Una vez ingresada la documentación a la Secretaría de Movilidad, la Dirección Metropolitana de Gestión de la Movilidad, en un tiempo determinado deberá notificar a las operadoras de Transporte Público con el respectivo Informe de Calificación de las unidades que hayan cumplido con la documentación referida previamente.

Una vez recibida la notificación con el Informe de Calificación por parte de la Secretaría de Movilidad, en el caso de que la misma contemple observaciones o inconsistencias, las operadoras podrán presentar la documentación faltante u observada; caso contrario, el socio/accionista y la respectiva unidad no serán considerados para el pago respectivo y deberán ser excluidas del plan de reingreso.

3.5.2 Control y Revisión de la documentación

Una vez ingresada y sustentadas las observaciones, la Dirección Metropolitana de Gestión de la Movilidad, deberá:

- a) Recibir por parte de las operadoras toda la documentación referida de manera previa y analizar que la información que consta en dicha documentación sea verás y oportuna para los términos de plan de reingreso del Transporte Público;
- b) Una vez transcurridos el tiempo correspondiente de prestación de servicios la Dirección Metropolitana de Gestión de la Movilidad deberá emitir un informe debidamente fundamentado y motivado en el cual se establezca la factibilidad respecto al pago de la

prestación de dicho servicio según corresponda. Este informe deberá ser notificado a las operadoras.

- c) La Dirección Metropolitana de Gestión de la Movilidad remitirá la documentación e informe al Secretario de Movilidad para su aprobación u observación de ser el caso, el mismo que deberá ser notificado a la administración que se haya definido como ejecutora de gasto, con la solicitud de pago, remitiendo adjunto a la misma los informes de factibilidad, así como, la documentación habilitante del proceso.

3.5.3 De la fiscalización

Toda vez que, la Secretaría de Movilidad no cuenta con la capacidad humana y tecnológica para ejecutar una fiscalización adecuada en tiempo real y cubriendo el 100% de unidades en un solo procedimiento, se ha establecido un proceso específico, con la finalidad de que la misma cumpla con los parámetros de eficiencia, celeridad y transparencia, el que debería desarrollarse en los siguientes términos:

La Dirección Metropolitana de Gestión de la Movilidad será la encargada de proceder a realizar el control y la fiscalización del proceso según corresponda. La fiscalización será de manera rotativa y sin previo aviso a las operadoras y unidades de transporte público, por lo que podrá desarrollarse, ya sea en el domicilio de la operadora, así como, en el circuito donde las unidades prestan su servicio.

Formará parte integrante de los documentos para la fiscalización o control por parte de la Dirección Metropolitana de Gestión, el informe que emita la entidad delegada, para el proceso de sanitización de las unidades de transporte público que se encuentren habilitadas. Informe que deberá ser presentado de manera semanal a la Secretaría de Movilidad, de conformidad a las directrices emitidas por la autoridad competente.

En caso de que la operadora opte por realizar el procedimiento de sanitización, debería informar a la Secretaría de Movilidad en el término de 3 días previo a la prestación del servicio de transporte público de las unidades que serán sujetas a dicho procedimiento, para lo cual, el representante legal de la operadora debería presentar la declaración respectiva en la cual indique el procedimiento de desinfección a seguir, la misma que deberá ser avalada por la Secretaría de Salud.

Para este último caso, si la operadora no ha podido conseguir o financiar los productos químicos de desinfección, se podría añadir a su declaración atenta solicitud a la Secretaría de Movilidad a fin de que los mismos sean entregados respectivamente, por lo que, el acta de entrega recepción de dichos productos formará parte del expediente de fiscalización o control.

Adicionalmente, la operadora deberá presentar un informe diario de las unidades sanitizadas, desinfectadas, añadiendo los horarios y procedimientos realizados, conjuntamente con fotografías a color en las cuales se corrobore dicho procedimiento. Informe que debería ser entregado a la Secretaría de Movilidad en un lapso de tiempo prudente, una vez finalizada el horario de operación.

Posterior al control/fiscalización, la Dirección Metropolitana de Gestión de la Movilidad, deberá emitir un informe motivado y detallado, en el cual se determine el cumplimiento o incumplimiento de lo determinado en la resolución respectiva. El mismo que deberá, ser puesto en conocimiento de la Asesoría Jurídica de la Secretaría de Movilidad, con el fin de que se inicien las acciones legales que correspondan de ser el caso.

En ese sentido, la Asesoría Jurídica de la Secretaría de Movilidad deberá iniciar la acción legal que se desprenda del informe de control/fiscalización, la misma que deberá ser notificado a la DMGM con el fin de que se notifique a la entidad ejecutora del gasto, con el objeto de que se proceda con la suspensión del pago del servicio a la unidad observada, hasta que se subsane el incumplimiento por cualquier vía.

En caso de que la Asesoría Jurídica determine la subsanación del incumplimiento/observación, notificará a la DMGM con el fin de que notifique a la entidad ejecutora de gasto y se continúe con el proceso de pago del servicio.

3.5.4 De las reclamaciones

Una vez ejecutado el pago pertinente, las operadoras, de ser el caso, podrán impugnar el mismo, por lo que podrán presentar sus inconformidades u observaciones al mismo, en el término legal que señale la resolución respectiva.

Una vez presentado el reclamo correspondiente, la Secretaría de Movilidad a través de la DMGM tendrá el lapso de tiempo establecido legalmente para solventar de manera motivada los reclamos presentados por la operadora y de ser el caso proceder conforme a lo que en derecho corresponda.

4. PLAN DE REACTIVACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO CON TARIFA CERO – SEMÁFORO AMARILLO

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

- El transporte público urbano e interparroquial tendrá una ocupación máxima en sus unidades de hasta el 50% de su capacidad (definición que ha variado en los últimos días como máxima ocupación, del 30 al 50%). De manera práctica se aplicará el 44% para las unidades de tipo convencional (buses tipo y minibuses), lo que corresponde a transporte pasajeros solo sentados (40 y 28 pasajeros en promedio respectivamente); y, en los buses articulados, trolebuses y biarticulados, se aplicará el 50% de su capacidad, es decir, el aforo de 90 pasajeros entre sentados y de pie.
- El toque de queda será entre las 21h00 y las 05h00.
- No habrá circulación vehicular de ningún tipo los domingos.
- Circulación de vehículos privados, dos días por semana, de forma alternada y de acuerdo con la programación del último dígito de la placa.
- Las instituciones públicas y privadas laborarán con un máximo del 50 % de sus empleados.
- Se podrá realizar la atención médica de todas las especialidades en consulta externa en las entidades privadas.
- Aplicar todas las medidas de bioseguridad y en general de distanciamiento social.

Estas condiciones permiten 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, tomando en cuenta la siguiente definición particular:

- En el DMQ, la ocupación máxima de las unidades de transporte público será inicialmente del 30%, con la finalidad de garantizar y mantener el distanciamiento social más adecuado posible, el cual podría irse ajustando conforme las evaluaciones de salud pública y de movilidad.

Bajo esas definiciones, la estimación de la demanda se detalla a continuación:

4.1 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 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	44% ²	189.117
Trabajadores informales ³	197.966	100%	197.966
Ciudadanos en general ⁴	451.879	44%	199.184
Total			586.267
No. de viajes (2 por persona)			1.172.535

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 unidades
Articulados (50% de Bus de 180 pasajeros - Sentados y parados)	54 pasj. por unidad	14.040 pasajeros por vuelta
No. de vueltas promedio	10	140.400 pasajeros día

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 1'032.135 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
Pasajeros por día		1.032.135
Pasajeros en la Hora Pico	10% del día	103.213
Distrib. Trabajo 2 grupos día	50% del total	51.607
Buses (30% de Bus de 90 pasajeros)	27 pasj. por bus	1.911 buses
Índice de renovación de pasajeros	20%	1.510 buses*
% del total de la flota del TP del DMQ ⁵	50%	

(*) valor ajustado al 50% exacto – Valor práctico.

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).

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 EPMTP.

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 1.510 unidades, representando el 50% de la flota disponible en el DMQ.

4.2 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 y \$ 0,12 tarifa reducida.
- Número de kilómetros promedio por día según los contratos de operación vigentes.
- Demanda diaria promedio 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	\$ 159,42
Bus Tipo Alimentador	\$ 199,98

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 50% de la flota calculada, y proyectándose para posibles situaciones de requerimiento de flota adicional al 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 50% de la flota, **sin incluir el costo que implica el pago para los buses alimentadores a cargo de la EPMPQ, ya que disponen de su propio presupuesto.**

Escenarios	Porcentaje de Flota	Mes 1
1	50% de la flota	\$ 7.356.638,3
2*	60% de la flota	\$ 8.849.283,6
3	70% de la flota	\$ 10.299.293,6
4	100% de la flota	\$ 14.713.276,5

(*) 50% + 10% de reserva

De lo expuesto se puede determinar que se requiere un monto mínimo de USD \$ 7'356.638,30 para poder cubrir los costos de operación del transporte público en las condiciones antes detalladas para un mes de operación, tiempo que permitirá evaluar los indicadores de salud, testear la demanda de usuarios y la operación realizada.

⁶ Fuente: Secretaría de Movilidad – DMPPM.

4.3 Implementación del plan de transporte público

Para el efecto se requiere de varios procesos que están desarrollándose:

- Aprobación de la resolución para el pago de los servicios de transporte público que garantice la seguridad y calidad del sistema de transporte público (“tarifa cero”).
- 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.

5. MEDIDAS COMPLEMENTARIAS PARA LA MOVILIDAD

1. 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 en el Transporte Público.
2. Autorización para la operación del Transporte Comercial en la modalidad “Escolar en 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 y fuera del tiempo de “toque de queda”. Sin perjuicio de lo expuesto, es indispensable establecer que, esa operación no implica la extensión de una autorización para ejercer las veces del transporte público de pasajeros.
3. Coordinación con la Policía Nacional y las Fuerzas Armadas, para que apoyen 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. Implementación de 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.

Sobre estas tres últimas medidas, se espera sean autorizadas por el COE-M y COE-N.

6. CONTROL Y FISCALIZACIÓN

La Agencia Metropolitana de control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (AMT), conforme a sus competencias, ejercerá el control de la circulación en el sistema vial del DMQ, conforme a las específicas definiciones de su jurisdicción, mientras que la Secretaría de Movilidad realizará la fiscalización de la operación del transporte público.

6.1 Medidas específicas de control por tipo de transporte

Cada parámetro técnico se detalla a continuación:

- (a) Control estricto del comercio autónomo en las terminales, paradas, estaciones y buses, por parte de la Agencia Metropolitana de Control.

- (b) Durante la vigencia de Semáforo amarillo, se prohíbe el servicio de transporte público de pasajeros intraprovinciales e interprovincial, el mismo que estará sujeto a las disposiciones emitidas por el COE-N.
- (c) Todo el personal de operación del Transporte Público estará sujeto a la normativa laboral vigente.
- (d) Personal de operación: Choferes y ayudantes (de ser el caso) que se encuentren dentro de los grupos de riesgo establecidos en la “guía orientativa de retorno al trabajo frente a COVID19, IESS, abril 2020”, no podrán ser parte de la operación del transporte.
- (e) La Secretaría de Movilidad, por medio de sus entidades adscritas, direcciones, unidades y áreas, realizará la fiscalización del cumplimiento de los protocolos de bioseguridad, horarios, rutas, frecuencias.
- (f) ídem al literal (e), se realizará de forma aleatorio en las rutas, control de bioseguridad a los y las usuarios del sistema de transporte público.
- (f) Control estricto del transporte de pasajeros informal.

6.2 Medidas específicas de fiscalización del transporte público

La Secretaría de Movilidad, a través de su dependencia correspondiente, realizará la fiscalización de la operación del transporte público y del cumplimiento de las medidas de bioseguridad, efectuando operativos aleatorios en cualquier ruta a lo largo de cualquier día de la semana y hora del día (de lunes a sábado).

De manera especial se realizará el abordaje a cualquier unidad de transporte público y se procederá a la toma de la temperatura a los pasajeros, según los protocolos antes descritos en el punto 3.2 del presente informe.

La fiscalización del cumplimiento de la operación del Transporte público de pasajeros en el DMQ estará vinculada a las disposiciones de la Resolución que emita la Alcaldía para normar la actuación del transporte público en la fase de “semáforo amarillo”.

7. CONCLUSIONES

De acuerdo con lo expuesto en el presente informe, se concluye que:

- La salud es la prioridad sobre otros aspectos económicos en estos momentos de pandemia generada por el COVID-19.
 - El transporte público es el segundo medio de contagio, y representa el 62,8% (WHO, abril 2020) de contagios de COVID19, entre los usuarios del sistema.
 - La población más vulnerable al contagio de COVID19 en el sistema de transporte público es la de más bajos recursos económicos.
 - Dentro de los usuarios del transporte público, las mujeres representan el 51,5% de las usuarias del sistema, y de forma general representan el 44% de los casos de contagio.
 - Medidas de mitigación efectivas para controlar su expansión, es evitar las aglomeraciones mediante el control de la población que accede al STP con la promoción de medios alternativos de transporte (bicicleta, caminata, transporte comercial, transporte institucional), garantizar el distanciamiento social dentro y fuera del sistema de transporte público de pasajeros (protocolos y señalética en interior de las unidades y en paradas) y evitar el intercambio dinero en efectivo durante la operación.
1. Todo esto nos permite concluir que, como medida estratégica y prioritaria para evitar la expansión masiva del COVID-19 en el sistema de transporte público de pasajeros en fase de distanciamiento (“semáforo amarillo”), con la implementación de “tarifa cero” para los usuarios de éste, con lo cual se podrá dar una movilización libre y segura de la población, garantizando el servicio: rutas, frecuencias, horarios ajustados a los aforos permitidos en esta fase, para lo cual se concluye que para movilizar la población que se estima utilizará **transporte público convencional** en semáforo amarillo, se requiera operar con el 50% de la flota del subsistema convencional, 30% del aforo de las

unidades, y con una presupuesto estimado mensual es \$ 7.356.638,30 USD; considerándose un 10% de flota de reserva (50% + 10% reserva) en cuyo caso el presupuesto estimado mensual asciende a \$ 8.849.283,60 USD. Para lo cual, será necesario contar con el respaldo de la asignación presupuestaria respectiva, que se justifica plenamente frente a la realidad de la emergencia sanitaria, expuesta en el presente informe.

La temporalidad de esta propuesta dependerá de la evaluación mensual de los indicadores de salud, para lo cual, la Secretaría de Salud, de forma quincenal emitirá los informes respectivos en coordinación con la Secretaría de Movilidad.

De igual forma, para la fiscalización tanto en la parte operativa como de bioseguridad, se deberá contar con el personal y equipo necesario con su respectiva asignación presupuestaria, para lo cual las Secretarías de Salud y Movilidad deberán coordinar con la Dirección Metropolitana Financiera.

2. De conformidad con el alcance y requisitos previstos en el art. 123 del Código Orgánico Administrativo, dadas las nuevas directrices establecidas por el COE-N y la propuesta presentada en el presente informe, la conclusión y recomendación inequívoca sobre la posibilidad de cambio de color según el esquema de semaforización establecido por el COE Nacional, es que se **cambie el semáforo a amarillo**, en virtud de los argumentos planteados en el presente informe.



Elaborado por: Ing. Henry Vilatuña Guaraca
Arq. Marcelo Naryáez Padilla
Eco. Jacqueline Arias Pombosa
Abg. Pablo Muñoz

Para: Lcdo. Guillermo Abad Zamora