



Oficio Nro. EPMMQ-GG-2020-0673-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

Asunto: Informe del proyecto de "Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ)".

Señora Abogada
Damaris Priscila Ortiz Pasuy
Secretaria General del Concejo (E)
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

En referencia al Oficio No GADDMQ-SGCM-2020-3552-O, en el mismo que se solicita un informe técnico y jurídico del proyecto de "Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ)", por este medio pongo en conocimiento el informe solicitado:

INFORME TÉCNICO DE LA EMPRESA METRO DE QUITO CON RELACIÓN AL PROYECTO DE ORDENANZA DE CREACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE SITP-DMQ DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

1.- Antecedentes,

La Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito (EPMMQ) es una persona jurídica de Derecho público, con patrimonio propio, dotada de autonomía presupuestaria, financiera, económica, administrativa y de gestión, cuya creación se recoge en el artículo I.2.153 del Código Municipal, que incorpora las ordenanzas municipales 237 y 383, estipula la creación de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito (EPMMQ).

El artículo I.2.154 del Código Municipal establece que el objeto principal de la EPMMQ es desarrollar, implementar y administrar el Subsistema de Transporte Público Metro de Quito.

El Artículo I.2.155 del Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito establece: "*Las potestades de la "Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito" serán las siguientes: a) Planificar y realizar los estudios que se requieran para la construcción, equipamiento y explotación del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito, y administrar los contratos que celebre el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito para la construcción y puesta en marcha del mismo. La Empresa tendrá a su cargo, bajo su exclusiva responsabilidad, los procedimientos precontractuales correspondientes a los contratos referidos en el párrafo anterior hasta su adjudicación. El Alcalde o Alcaldesa del Distrito Metropolitano realizará las delegaciones que fuera del caso para la celebración, ejecución y administración de los referidos contratos, hasta su entrega - recepción y liquidación final. La Empresa será la responsable de la elaboración de los documentos e informes que fueren necesarios para el cumplimiento de las condiciones de desembolso requeridas por las entidades financieras y*



Oficio Nro. EPMMQ-GG-2020-0673-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

para el uso de los recursos de los préstamos, en los términos establecidos en los reglamentos operativos y demás normativa que deberá expedir para el efecto; b. Administrar, operar, mantener y, en general, explotar la infraestructura, el material móvil y el equipamiento e instalaciones del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito; c. Prestar servicios atinentes al objeto previsto en el literal anterior, a través de la infraestructura a su cargo, directamente o por cualquier medio permitido por el ordenamiento jurídico; y, d. Las demás actividades operativas y de prestación de servicios relativas a las competencias que le corresponden al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, en el ámbito del manejo integral del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito. Para el cumplimiento de su objeto y facultades, sin perjuicio de lo establecido en el Capítulo I, de este Título, sobre el régimen común de las empresas públicas metropolitanas y la normativa metropolitana que establece el régimen jurídico del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, la "Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito" tendrá las siguientes competencias: a. Salvo lo previsto en el segundo inciso del artículo precedente, celebrar, dentro y fuera del Distrito Metropolitano de Quito, todos los actos y contratos, de cualquier naturaleza permitidos por el ordenamiento jurídico vigente, que se requieran para el cumplimiento de las competencias a su cargo. Esto incluye la posibilidad de participar en cualquier tipo de alianza o sociedad permitida por el derecho ecuatoriano. b. Sin perjuicio de las competencias y facultades enunciadas, desarrollará y ejecutará cualquier tipo de competencia y facultad prevista por el ordenamiento jurídico a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en función de las necesidades de planificación, gestión o control del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito”.

El proyecto de la Primera Línea de Metro de Quito (PMLQ), está considerado como proyecto de interés y prioridad metropolitana y nacional, por el aporte al mejoramiento del servicio de transporte público, al desarrollo de la economía urbana y al cuidado del medio ambiente, que conllevará a una mejora sustantiva a calidad de vida de los quiteños.

2.- Entorno actual del sistema de transporte público en el DMQ

El actual sistema de transporte público urbano del Distrito Metropolitano de Quito está conformado por cuatro subsistemas reconocidos en la normativa regulatoria del sector de la movilidad en el Código Municipal. Estos son los siguientes: Convencional, Metrobús – Q, Metro de Quito y Quito Cables (aún sin ninguna implementación).

El subsistema convencional está representado por organizaciones privadas (compañías y cooperativas de transporte) que operan servicios (rutas) de transporte no integradas a un sistema de gestión corporativo; el subsistema Metro Bus Q está representado al momento por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de pasajeros de Quito (EPMTPQ), por las operadoras privadas que conforman el Corredor Central Norte (CCN), y por las operadoras que conforman el Corredor Sur Occidental (CSO); y el subsistema Metro, cuya responsabilidad de gestión recae en la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito (EPMMQ).



Oficio Nro. EPMMQ-GG-2020-0673-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

El proyecto de la Primera Línea de Metro de Quito (PMLQ), está considerado como proyecto de interés y prioridad metropolitana y nacional, por la capacidad de aportar en el mejoramiento del nivel de servicio del transporte público, al desarrollo de la economía urbana y al cuidado del medio ambiente.

Para que el subsistema Metro de Quito, se articule de forma eficiente al sistema de transporte público del DMQ y concrete su aporte a la productividad, el progreso socioeconómico, y al mejoramiento del nivel de vida de los quiteños. Es necesario generar el marco normativo y regulatorio que permita la adecuada y eficiente inserción de este subsistema en el entorno del sistema de transporte público metropolitano. Con miras en este propósito la EPMMQ en directa coordinación con la Secretaría de Movilidad como ente rector del sistema ha identificado los elementos y los requerimientos que serían necesarios incorporar al Código Metropolitano y con ello establecer las condiciones para la formalización del servicio de pasajeros metro en el Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ).

3.- Contenido General del Proyecto de Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte SITP-DMQ del Distrito Metropolitano de Quito

Para la Empresa Metro de Quito, en su propósito de cumplir con el mandato de su constitución se planteó como objetivos operativos los siguientes:

1. Insertar el servicio de Transporte Público Metro como parte integrante y sustantiva del Sistema Metropolitano de Transporte Público del DMQ.
2. Configurar el rol estructurador del sistema de Transporte Público al subsistema de transporte Metro de Quito, en correspondencia con su capacidad de cobertura, niveles de servicio, potencial vida útil; y, capacidad de crecimiento y desarrollo.
3. Agregar a la nueva configuración funcional y operativa de la nueva red integrada de transporte los principios fundamentales de accesibilidad universal, de multimodalidad, eficiencia y cuidado ambiental al conjunto de los servicios de transporte público metropolitano.
4. Procurar eliminar las distorsiones que se presentan en el nivel de servicio de Transporte Público derivados únicamente de las consideraciones que relacionan los costos con la demanda potencialmente a ser atendida.
5. Definir la tarifa que deberá cancelar el usuario en el sistema integrado de transporte del cual el subsistema metro forma parte.
6. Mantener la actual partición modal de los viajes en transporte público para así lograr un alto grado de sostenibilidad del sistema.

4.- Estructura y contenido del proyecto de ordenanza

La propuesta de ordenanza que ha sido desarrollada de manera conjunta por todo el sector del ámbito de movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, tiene la siguiente estructuración y contenido y que es consecuente con los objetivos generales de la administración del sistema y los objetivos operativos de las empresas metropolitanas prestadoras del servicio.

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2020-0673-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

En la Primera parte Capítulo I se describe el Objeto, Ámbito y Definiciones relacionadas con el sistema.

En el Capítulo II se refiere a la estructuración y conformación del Sistema Integrado de Transporte SITP – DMQ, que se compone de dos Secciones.

- La Sección 1, se especifica los componentes, atributos y condiciones para la planificación, operación, y control del servicio.
- La Sección 2, se refiere de manera específica al proceso, fases y condiciones para la incorporación de los servicios de superficie con el subsistema metro.

En el Capítulo III, se propone el Régimen Tarifario Aplicable al Sistema Integrado de Transporte Público del DMQ.

- Sección 1, se detalla la metodología de cálculo de tarifas.
- Sección 2, se propone la estructura tarifaria, valores, forma de cobro por contraprestación por el servicio de transporte, forma de pago al operador.
- Sección 3, se identifica el mecanismo de distribución de los ingresos monetarios del sistema que incluye otros ingresos no tarifarios, y los mecanismos de gestión administrativa operativa del sistema de recaudo.

En las Disposiciones Generales se define el mecanismo para asignaciones de los servicios y el procedimiento de la convocatoria pública para el correspondiente proceso de adjudicación.

Finalmente, en las Disposiciones Transitorias se establece los plazos para incorporar documentos referentes al cronograma de implementación del Modelo de Gestión, manual de indicadores de calidad de servicio, modelo de contrato de operación para nuevas operadoras, creación de comité de usuarios, plan de ejecución para la reestructuración de la EPMTPO, implementación del Fideicomiso y creación de Fondo Metropolitano de Movilidad.

5.- Consideraciones adicionales.

El Servicio de Transporte Metro será inédito en la comunidad quiteña y a nivel nacional, ya que no existe antecedente histórico alguno y tampoco experiencias metodológicas para la valoración de los costos de producción del mismo y para el establecimiento de los mecanismos de contraprestación o pago.

La inserción del servicio metro en el Sistema de transporte público constituye un reto importante para la ciudad y es sin duda una oportunidad especial para abordar complementariamente el tratamiento de algunos de los problemas que históricamente no han sido tratados (reestructuración de rutas, tarifas, modelo de gestión, entre otros) y que su abordaje debe ser aprovechado como una oportunidad para mirar el futuro con una visión innovadora a la luz de las actuales concepciones del desarrollo de la movilidad sostenible en los entornos urbanos.

Los análisis técnicos relacionados con la funcionalidad del subsistema Metro permiten



Oficio Nro. EPMMQ-GG-2020-0673-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

establecer su contribución para el cambio en la estructura de los desplazamientos de los quiteños. Se estima que el tiempo generalizado de viajes de los usuarios tendría una reducción significativa; por otra parte, se ha llegado a establecer que la presencia del subsistema Metro tendría un impacto en la reducción del uso de vehículos individuales (área de influencia directa de la línea metro); y, además tendría un efecto positivo en desalentar el uso de vehículos de transporte público que usan combustibles fósiles.

La valoración del nivel de servicio y calidad en las prestaciones públicas relacionadas con el transporte público regularmente han sido analizadas desde la visión comercial y productiva de los proveedores del servicio, sin tener presente que la calidad en la entrega del servicio implica esfuerzos adicionales no solo en términos de la ejecución operativa sino también en los sistemas de apoyo y en los mecanismos de regulación y control; así como en la creación de incentivos y mitigación de riesgos.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Ing. Edison Santiago Yáñez Romero

GERENTE GENERAL EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO

Referencias:

- GADDMQ-SGCM-2020-3552-O

Anexos:

- SM-2020-2190.pdf

- 2020, proyecto-de-ordenanza-sitp doc revision- 01102020.pdf

Copia:

Señor Licenciado

Guillermo Eugenio Abad Zamora

Secretario de Movilidad