**RESUMEN DE LA REUNIÓN MANTENIDA CON EL COMITÉ DE EMPRESA DE LA EPMTPQ**

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

**Fecha:** martes 17 de noviembre de 2020

**Desarrollo:**

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

1. **Integración de los Subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros**

En cuanto al primer aspecto, dio a conocer que la integración del sistema tendrá una fase previa de integración sujeta a las nuevas autorizaciones y adendas a los contratos de operación y, posterior a ello, en la fase de integración, se establecen 3 etapas: la primera que constituye la integración del subsistema Metrobús -Q y el subsistema Metro de Quito; en una segunda fase, la integración de estos dos subsistemas con el subsistema convencional para lo cual, el Proyecto de Ordenanza prevé la asignación de paquetes de rutas a través de un Concurso Público, en el cual, se excluye la licitación de las troncales de los corredores que administrada la EPMTPQ, este concurso incentivará con puntuación adicional a las operadoras que presenten mayor cantidad de flota con tecnología limpia, condiciones que estarán previstas en las bases del proceso, las operadoras públicas y privadas que fueren seleccionadas para operar los grupos o paquetes de rutas deberán obtener y cumplir con: Certificación UNE EN 13816 específica a la calidad del servicio en el transporte público de pasajeros y Certificación ISO para garantizar la calidad de la administración, mantenimiento y operación, en este punto, la Gerente General indicó al Comité que empero de que no se señala sobre este cumplimiento a la EPMTPQ en pos de generar los estándares de calidad en la prestación del servicio, para el mantenimiento y operación se trabajará en la mejora de procesos para la implementación de estas certificaciones; y, la tercera fase que establece la integración con el Subsistema Quito Cables y cualquier otro sistema o subsistema que se incorporen en un futuro.

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

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

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

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

Respecto al segundo aspecto del Proyecto de Ordenanza que establece el régimen tarifario a la integración de los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, para el cálculo de la tarifa se establece una fórmula compuesta por los costos de operación sobre el número de pasajeros o demanda.

Establece que los costos de operación estarán compuestos por los costos variables, entendidos estos como aquellos costos de mantenimiento preventivo, correctivo, combustibles y/o energía eléctrica o la que corresponda a emisiones no contaminantes y neumáticos; y, costos fijos, como mano de obra directa, indirecta, gastos de administración, obligaciones fiscales y operacionales y seguros, los cuales se encuentran detallados en un anexo de la ordenanza.

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

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

1. **Política Tarifaria:**

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

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

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

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

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

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

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

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