

INFORME TÉCNICO NO. IT-SM-DMPPM-070-2022

Requerimiento Informe Concejo Metropolitano- Memorando Nro. SM-2022-0190 de 13 de abril de 2022

Dirección Metropolitana de Políticas y
Planeamiento de la Movilidad
14.04.2022

Mediante Memorando Nro. SM-2022-0190 de 13 de abril de 2022 se adjunta el Oficio GADDMQSGCM-2022-2123-O de 12 de abril de 2022, mediante el cual el Abg. Pablo Antonio Santillán Paredes, Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, solicita los siguientes puntos:

- 1.- Organización y estructuración de las rutas del sistema de transporte público de superficie de forma tal que garantice el ingreso sostenible y razonable para los transportistas y el flujo de pasajeros necesarios para el aprovechamiento de la capacidad operativa del Metro de Quito. El informe y la presentación deberán incluir las rutas en mapas y los cálculos para la rentabilidad de los transportistas y el flujo de pasajeros del Metro de Quito.
 - 2.- De la garantía del servicio de transporte público, de calidad y de oportunidad a las zonas del Distrito Metropolitano de Quito, con particular atención a las zonas rurales y periféricas.
 - 3.- Todos los convenios y contratos de operación firmados con los operadores de transporte público.
 - 4.- Una hoja de ruta con los plazos y responsables para que, al momento de inicio de operaciones del Metro, las operadoras de transporte público entren a operar conforme las rutas asignadas a cada operador de transporte, según lo presentado en el numeral 1 del presente artículo.
 - 5.- La situación actual del Corredor Central Norte relativo a las unidades de transporte que no cumplen con el proceso de revisión técnica vehicular y matriculación, a fin de conocer las alternativas con las que se cuenta para corregir este inconveniente.
- Conforme a la competencia de la Dirección Metropolitana de Políticas y Planeamiento de la Movilidad, los puntos que se van a desarrollar son: 1, 2 y 4. 2.

DESARROLLO

Punto 1.- Organización y estructuración de las rutas del sistema de transporte público de superficie de forma tal que garantice el ingreso sostenible y razonable para los transportistas y el flujo de pasajeros necesarios para el aprovechamiento de la capacidad operativa del Metro de Quito.

El informe y la presentación deberán incluir las rutas en mapas y los cálculos para la rentabilidad de los transportistas y el flujo de pasajeros del Metro de Quito.

Respuesta:

La organización y estructuración de las rutas del sistema de transporte público de superficie es parte del Sistema Integrado de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito por lo tanto, mediante la Resolución No.SM-2021-092 de 26 de mayo de 2021, se aprobaron las bases, el pliego y se dispuso el inicio del Concurso Público de asignación de rutas en el marco de lo señalado por la Ordenanza Metropolitana 017-2020, en su Artículo 6, disponiendo a la

Dirección Metropolitana de Desarrollo Tecnológico de la Movilidad, que proceda a publicar la resolución, pliego, bases y demás información relevante del concurso público de Rutas en la página web de la Secretaría de Movilidad hasta la finalización del mismo, conforme consta en la página web institucional de la Secretaría de Movilidad, el Anexo 1 Modelo de Distribución del Recaudo SITP, que contiene la hoja Excel "EJEMPLO DE DISTRIBUCION-expandido a 10 años -10% eB-01.06.2021.xlsx", que se adjunta, y que tiene como parámetros fundamentales los siguientes:

- Tipo de bus.
- Factor de capacidad
- Factor por costo kilómetro
- Valor a recibir por tipo de bus con relación a la producción por km
- Distribución de valores mensuales a recibir por grupo o paquetes de rutas al 2025
- Km-día por Tipo de Bus

Según la hoja Excel EJEMPLO DE DISTRIBUCION-expandido a 10 años -10% eB01.06.2021.xlsx, el valor a pagar a los operadores del sistema se ha elaborado en función de los valores por kilómetro recorrido, características tecnológicas de los buses, y la zona en la cual están operando. El costo por kilómetro por tipo de bus se encuentra detallado en la hoja de cálculo "Remuneración por costo km".

La demanda diaria, mensual y anual está desagregada en pasajeros integrados, pasajeros de metro a servicios de superficie y pasajeros de buses eléctricos, detallada en la hoja de cálculo "Distribución General 2025".

Con la finalidad de garantizar la sostenibilidad del Sistema Integrado de Transporte del DMQ se prevé los ingresos por tarifas y el aporte municipal conforme se detalla en el ejemplo de distribución descrito.

Adicionalmente, la Ordenanza 017-2020 prevé la creación de un Fondo Metropolitano, mediante el cual se obtendrán ingresos no operacionales que contribuirán a alimentar las otras fuentes de ingresos señaladas anteriormente.

Los mapas que contiene el recorrido de cada una de las rutas de transporte establecidas en la Ordenanza 017-2020, se encuentra publicadas en la página de la Secretaría de Movilidad, con los siguientes links:

- Grupo 1 <https://drive.google.com/file/d/17DNXUveAc03OhdgzX-87MDZ21V5Idn6m/view>
- Grupo 2 https://drive.google.com/file/d/18ljPRqI9wFj_xcH2E15fyFBf0mAOwHMz/view
- Grupo 3 https://drive.google.com/file/d/11V2ig-zWIXSEodkyTK_580j6bureX5jq/view

- Grupo 4 <https://drive.google.com/file/d/1LTwyIRDsnA3u7GeHKJzOpTVzmj0EdEwV/view>
- Grupo 5 https://drive.google.com/file/d/1y_HrNbQwqPYheH3OfE_rL6d8TbEb_fq0/view
- Grupo 6 <https://drive.google.com/file/d/1qealyHC3c8hNozFwh9AWzfz7VvNp-TZ8/view>
- Grupo 7 https://drive.google.com/file/d/1Sv1_xijCHxBxWFOxSQGYTU_w55P_ud7/view
- Grupo 8 <https://drive.google.com/file/d/1OoyW2AAWq6Ct27xA1R4pgEuAb1V5TonR/view>
- Grupo 9 <https://drive.google.com/file/d/1LwdkYJoAEkmK2e2eCh580eGEqSQEOY/view>
- Grupo 10 <https://drive.google.com/file/d/1X2Bze5UzghCj5LB9l82sBJyRbDkqKZia/view>
- Grupo 11 <https://drive.google.com/file/d/1hi4vtvnCZ2kSc8MhE2ldGnQLnye9gTyQ/view>
- Grupo 12 <https://drive.google.com/file/d/15tnoH2cencHvGQ7Th9QWXvIEhA-j2lr/view>
- Grupo 13 <https://drive.google.com/file/d/1Jl9TvarLpPPUJ3FZw9DxFlP5WVfVQJA6v/view>
- Grupo 14 https://drive.google.com/file/d/1S4d9Xfrv_xWZFWQON6Lk4ZOSeQwe5Cw/view
- Grupo 15 <https://drive.google.com/file/d/1vamj5zJswEPPQ9nkTdqLEVlls60YQyi/view>
- Grupo 17 https://drive.google.com/file/d/1R5KpHnuPz9D6lxQzJY91AIYuTGhR_4Ni/view

Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ

El plan de reestructuración del concurso de rutas y frecuencias de la ordenanza 017, tiene como base fundamental los siguientes elementos:

Los estudios para el Metro de Quito en el año 2011, donde se plantea la nueva estructura de la red de transporte del sistema integrado, teniendo al metro de Quito como una columna vertebral del sistema de transporte, considerando una nueva grilla de la red de transporte en superficie para el transporte convencional trazando ejes ortogonales a los principales BRTs y al metro. También se analiza una nueva forma de acceder al transporte público considerando las distancias entre rutas de transporte. En el año 2014 se realizan ajustes a las distancias con los estudios de la Secretaría de Movilidad.

En el año 2016 con la consultoría de BCN (Agencia d'Ecología Urbana de Barcelona), se realiza una Reestructuración de la Red de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito

En el año 2017, la consultora TARYET, realiza una calibración del modelo de la demanda de transporte de pasajeros.

DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS DEL SITP SIN METRO - 2025

En el cuadro No. 1 consta:

Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ				
Cuadro 1.				
DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS DEL SITP SIN METRO - 2025				
	fase 1a	fase 1b	fase 2	fase 2
	porcentaje municipio			5%
INGRESOS MONETARIOS DEL SITP-DMQ				
	2022	2023	2024	2025
DEMANDA DIARIA	806.318,71	3.107.130,71	3.521.414,80	4.142.841
TARIFA EQUIVALENTE DIRECTOS	\$ 0,315	\$ 0,325	\$ 0,335	\$ 0,335
	\$ 253.990,39	\$ 1.009.817,48	\$ 1.179.673,96	\$ 1.387.851,72
PASAJEROS INTEGRADOS	39,3%	317.125	1.222.035	1.384.972
PASAJEROS DE METRO A SERVICIOS DE SUPERFICIE	118.704	147.702	148.564	155.993
PSAJEROS DE BUSES ELÉCTRICOS	40.316	155.357	176.071	184.874
APORTE DIARIO MUNICIPAL	\$ 53.536,47	\$ 150.551,56	\$ 167.235,49	\$ 175.597,27
INGRESOS DIARIOS DEL SISTEMA (RECAUDO + APORTE MUNI)	\$ 307.526,86	\$ 1.160.369,04	\$ 1.346.909,45	\$ 1.563.448,98
INGRESOS MES (RECAUDO)	\$ 6.710.426,16	\$ 26.679.377,84	\$ 31.166.986,01	\$ 36.667.042,37
APORTES MES MUNICIPIO	\$ 1.414.433,52	\$ 3.977.572,19	\$ 4.418.361,68	\$ 4.639.279,76
TOTAL INGRESOS MES	\$ 8.124.859,69	\$ 30.656.950,03	\$ 35.585.347,69	\$ 41.306.322,13
APORTE MUNICIPAL ANUAL	\$ 16.973.202,30	\$ 47.730.866,33	\$ 53.020.340,14	\$ 55.671.357,15
TOTAL INGRESOS ANUALES (RECAUDO)	\$ 97.488.316,23	\$ 367.883.400,42	\$ 427.024.172,28	\$ 495.675.865,54
- PAGO ANUAL FIDEICOMISO	0,25%	\$ 243.745,79	\$ 919.708,50	\$ 1.067.560,43
-ADMINISTRACIÓN ANUAL DEL SISTEMA	0,00%	\$ -	\$ -	\$ -
- PAGO ANUAL RECAUDO	8,00%	\$ 7.799.865,30	\$ 29.498.972,03	\$ 34.161.933,78
				\$ 39.654.069,24
SALDO A DISTRIBUIR	\$ 89.454.705,14	\$ 337.533.019,88	\$ 391.794.678,06	\$ 454.782.606,63

El ejemplo de distribución de ingresos del SIT sin metro tiene las siguientes consideraciones:

En la hoja de cálculo de "Distribución general 2025" la demanda global del SITP es 4.142.841 para el año 2025, proyectada al año 2031 y la regresión al año 2022. Esta demanda está constituida por pasajeros integrados, pasajeros de metro a servicios de superficie, pasajeros de buses eléctricos, debiéndose tomar en cuenta que la demanda esta asociada a las diferentes etapas de integración previstas en el SITP: Fase Primera de Integración – Etapa 1A – Etapa 1B y la Fase Segunda de Integración. Fuente: TARYET 2017

Se considera la tarifa técnica de integración de 0,31 centavos que fue calculada para el subsistema Intracantonal convencional urbano en el Modelo Tarifario de la Secretaría de Movilidad, en la cual se determinaron los costos fijos, los costos variables, los costos de mantenimiento, así como la rentabilidad del 12 % para las operadoras de transporte, debiéndose tomar en cuenta el objetivo de promover su funcionamiento como empresas generando economías de escala disminuyendo así los precios en la adquisición de sus actividades de mantenimiento.

Los ingresos fueron calculados entre la demanda y la tarifa equivalente con recaudo, se alimentan de la demanda multiplicada por la tarifa equivalente y los aportes municipales de manera diaria, mensual y anual.

DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS DEL SITP SIN METRO - 2025

En el cuadro No. 1 consta:

Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ				
Cuadro 1.				
DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS DEL SITP SIN METRO - 2025				
	fase 1a	fase 1b	fase 2	fase 2
			porcentaje municipio 5%	
INGRESOS MONETARIOS DEL SITP-DMQ				
	2022	2023	2024	2025
DEMANDA DIARIA	806.318,71	3.107.130,71	3.521.414,80	4.142.841
TARIFA EQUIVALENTE DIRECTOS	\$ 0.315	\$ 0.325	\$ 0.335	\$ 0.335
	\$ 253.990,39	\$ 1.009.817,48	\$ 1.179.673,96	\$ 1.387.851,72
PASAJEROS INTEGRADOS	39,3%	317.125	1.222.035	1.384.972
PASAJEROS DE METRO A SERVICIOS DE SUPERFICIE		118.704	147.702	148.564
PASAJEROS DE BUSES ELÉCTRICOS		40.316	155.357	176.071
APORTE DIARIO MUNICIPAL	\$ 53.536,47	\$ 150.551,56	\$ 167.235,49	\$ 175.597,27
INGRESOS DIARIOS DEL SISTEMA (RECAUDO + APORTE MUNI)	\$ 307.526,86	\$ 1.160.369,04	\$ 1.346.909,45	\$ 1.563.448,98
INGRESOS MES (RECAUDO)	\$ 6.710.426,16	\$ 26.679.377,84	\$ 31.166.986,01	\$ 36.667.042,37
APORTES MES MUNICIPIO	\$ 1.414.433,52	\$ 3.977.572,19	\$ 4.418.361,68	\$ 4.639.279,76
TOTAL INGRESOS MES	\$ 8.124.859,69	\$ 30.656.950,03	\$ 35.585.347,69	\$ 41.306.322,13
APORTE MUNICIPAL ANUAL	\$ 16.973.202,30	\$ 47.730.866,33	\$ 53.020.340,14	\$ 55.671.357,15
TOTAL INGRESOS ANUALES (RECAUDO)	\$ 97.498.316,23	\$ 367.883.400,42	\$ 427.024.172,28	\$ 495.675.865,54
- PAGO ANUAL FIDEICOMISO	0,25%	\$ 243.745,79	\$ 919.708,50	\$ 1.067.560,43
- ADMINISTRACIÓN ANUAL DEL SISTEMA	0,00%	\$ -	\$ -	\$ -
- PAGO ANUAL RECAUDO	8,00%	\$ 7.799.865,30	\$ 29.488.972,03	\$ 34.161.933,78
		\$ 39.654.069,24	\$ 39.654.069,24	\$ 39.654.069,24
SALDO A DISTRIBUIR	\$ 89.454.705,14	\$ 337.533.019,88	\$ 391.794.678,06	\$ 454.782.606,63

El ejemplo de distribución de ingresos del SIT sin metro tiene las siguientes consideraciones:

En la hoja de cálculo de "Distribución general 2025" la demanda global del SITP es 4.142.841 para el año 2025, proyectada al año 2031 y la regresión al año 2022. Esta demanda está constituida por pasajeros integrados, pasajeros de metro a servicios de superficie, pasajeros de buses eléctricos, debiéndose tomar en cuenta que la demanda esta asociada a las diferentes etapas de integración previstas en el SITP: Fase Primera de Integración – Etapa 1A – Etapa 1B y la Fase Segunda de Integración. Fuente: TARYET 2017

Se considera la tarifa técnica de integración de 0,31 centavos que fue calculada para el subsistema Intracantonal convencional urbano en el Modelo Tarifario de la Secretaría de Movilidad, en la cual se determinaron los costos fijos, los costos variables, los costos de mantenimiento, así como la rentabilidad del 12 % para las operadoras de transporte, debiéndose tomar en cuenta el objetivo de promover su funcionamiento como empresas generando economías de escala disminuyendo así los precios en la adquisición de sus actividades de mantenimiento.

Los ingresos fueron calculados entre la demanda y la tarifa equivalente con recaudo, se alimentan de la demanda multiplicada por la tarifa equivalente y los aportes municipales de manera diaria, mensual y anual.

Los ingresos anuales totales (recaudo) tienen la deducción de costos por fideicomiso y pago anual de recaudo cuyos valores son estimados. Consecuentemente se obtiene un saldo a distribuir anual para los operadores del sistema.

La fórmula utilizada es:

$$\text{Rendimiento por km} = \frac{\text{Ingresos totales en un periodo}}{\text{km totales en un periodo}}$$

$$\text{Pago a operadores} = \sum_{i=1}^n \text{km operados}_i \cdot \text{Rendimiento por km}_i \cdot \text{FA por tipo de vehículo}_i$$

i = tipo de servicio (alimentador, transversal, longitudinal, diagonal, troncal, subtroncal)
FA = Factor de Ajuste por tipo de vehículo (articulado, bus estándar o tipo, minibús sean eléctricos o a diésel)

Por otra parte, existe el mecanismo posterior para verificar el equilibrio del sistema y evitar que los operadores no puedan cubrir las nuevas inversiones en flota de mayor capacidad y de tecnología amigable con el medio ambiente, este mecanismo está amparado en la aplicación del artículo 2873 del Código Municipal establece: "Equilibrio económico financiero.- En la fijación de tarifas dentro del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, el Municipio velará por garantizar el equilibrio financiero de la operación y el acceso a tarifas justas para los usuarios del servicio".

Este mecanismo será ejecutado cada año con información que será suministrada por los sistemas inteligentes de recaudo (pasajeros transportados, kilómetros operados) y con información de costos de operación se podrá verificar el equilibrio financiero y realizar ajustes que logren cumplir este objetivo.

Punto 2.- De la garantía del servicio de transporte público, de calidad y de oportunidad a las zonas del Distrito Metropolitano de Quito, con particular atención a las zonas rurales y periféricas.

Respuesta: Mediante Resolución No. SM-2021-003, de 11 de enero de 2021, adjunta, se expidió el MANUAL PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE INDICADORES DE CALIDAD DE SERVICIO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL DMQ", el mismo que contiene los parámetros que deben ser cumplidos por las operadoras de transporte en el Distrito Metropolitano de Quito.

La propuesta de reestructuración de rutas justamente busca ampliar la cobertura en zonas donde actualmente no hay servicio porque la demanda es baja y existen servicios informales para suplir esta necesidad, en las zonas periféricas (anexo 2 de la Ordenanza 017) se han incrementado el número de unidades y se ha optimizado el número de unidades en la parte

urbana donde en la actualidad existe sobre oferta que genera competencia entre unidades y mal servicio.

Punto 4.- Una hoja de ruta con los plazos y responsables para que, al momento de inicio de operaciones del Metro, las operadoras de transporte público entren a operar conforme las rutas asignadas a cada operador de transporte, según lo presentado en el numeral 1 del presente artículo.

A continuación, se detalla la hoja de ruta tentativa solicitada con los responsables por cada una de las acciones:

HOJA DE RUTA PROCESO DE OPERACIÓN DEL METRO Y TP-DMQ			
ACCIONES POR REALIZAR	PLAZOS A PARTIR DE ABRIL 2022	FECHA TENTATIVA DE INICIO	RESPONSABLES
<i>Financiamiento – Asignación presupuestaria Reforma POA 2022 y siguientes</i>	7 MESES	01/07/2022	SM, SMP, AG
<i>Operación integrada de Metro con rutas troncales de corredores de la EPMPQ y alimentadoras del sistema, definidas para esta Fase según el Plan de Reestructuración de Rutas.</i>	13 MESES	Dic 2022	SM – OTP
<i>Operación integrada de rutas troncales y alimentadoras asignadas a operadas privadas, definidas para esta Fase según el Plan de Reestructuración de Rutas</i>	6 MESES	1/06/2023	SM-EPMMQ-EPMP
<i>Implementación del total restante del Plan de Reestructuración de Rutas y del nuevo Modelo de Gestión</i>	4 MESES	01/06/2023	SM-EPMMQ-EPMMOP-AMT

No obstante, adicionalmente es necesario señalar que existe el cronograma de implementación del SITP, mismo que se encuentra descrito en el Anexo 1 de la Ordenanza 017-2020.

Cabe anotar que la implementación de la nueva red integrada de transporte será implementada en un plazo estimado de al menos cuatro años (2022- 2025) DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS DEL SITP SIN METRO – 2025 según, según las fases determinadas en la ordenanza 017, lo que

permitirá que todos los actores se vayan adaptando al nuevo modelo y generen viajes eficientes con costos accesibles.

Punto 5.- informe sobre la utilización de los carriles exclusivos de transporte público

La Agencia Metropolitana de Control del Tránsito, presentó ante el señor alcalde, una propuesta en torno a los problemas de congestión de tránsito registrados en el Distrito Metropolitano de Quito, entre los cuales se encuentra la propuesta de uso del carril exclusivo en tramos y horarios establecidos controlado a través de Agentes Metropolitanos de Tránsito.

Ante lo expuesto se plantearon mesas técnicas desarrolladas en la Secretaría de Movilidad conformadas por la EPMMOP, Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, AMT y personal de las Direcciones de Políticas y Planeamiento de la Movilidad y Gestión de la Movilidad de esta Secretaría.

Como resultado de las mesas técnicas planteadas, los acuerdos consensuados por las entidades participantes respecto a la propuesta de AMT sobre el uso controlado del carril exclusivo, se plasman en el Acta del 8 de abril del 2022, cuyos compromisos me permito detallar a continuación (...):

Compromisos

Con base a las mediciones de tiempos realizadas por la AMT, lo mencionado por EPMTTP respecto a la información disponible sobre la medida, la mesa técnica considera viable la implementación en la Fase 1 de prueba de la propuesta de envío vehicular controlado por el carril exclusivo en las vías y horas determinadas.

AMT enviará los datos de conteos en los tramos de la medida a la Secretaría de Movilidad conjuntamente con el informe solicitado en los acuerdos de esta reunión.

La AMT remitirá el sustento jurídico que motiva la implementación del Plan, en el marco jurídico nacional y local en el DMQ.

Las entidades presentes en la reunión acuerdan enviar informes de seguimiento de la propuesta de envío vehicular controlado por el carril exclusivo en las vías y horas determinadas de acuerdo con sus competencias.

La AMT se compromete a realizar un exhaustivo control del cumplimiento de sitios y horarios de la medida, aceptando que de no cumplirse estas condiciones se suspenderá de inmediato la fase 1 de la propuesta de envío vehicular controlado por el carril exclusivo en las vías y horas determinadas.

Se debe realizar la respectiva campaña de comunicación al usuario sobre la propuesta de envío vehicular controlado por el carril exclusivo en las vías y horas determinadas, para que la ciudadanía conozca los sitios de la implementación, horarios y sanciones por incumplimiento, así como disponer se informe respecto a que por ser una disposición de los agentes de tránsito no se aplicarán multas exclusivamente en los horarios y tramos establecidos.

EPMMOP deberá realizar una regulación semafórica en los lugares seleccionados para la medida.

EPMMOP deberá señalar límites de velocidad, horarios, carril, etc.

Se deberá evaluar medidas como carril bus, no bloqueo de intersecciones, optimización de planes semafóricos, etc.

El análisis de la implementación de esta propuesta de AMT tendrá una duración de hasta 1 mes a partir del 11 de abril de 2022, dentro de este lapso se realizará el monitoreo correspondiente y la evaluación constante de la eficacia de la misma en base a lo cual se la podrá dejar sin efecto, para lo cual se contará con los respectivos informes de las entidades integrantes de la presente mesa técnica o decisión motivada de la Secretaría de Movilidad.

La Secretaría de Movilidad emitirá la autorización correspondiente siempre y cuando los informes técnicos y jurídicos motiven la pertinencia y viabilidad de la misma, y se garantice la no afectación a la operación y tiempo de traslados del transporte público.

La Mesa Técnica sugiere aplazar la implementación de los contraflujos propuestos por AMT ya que esta medida debe ser analizada a profundidad y de forma más detenida, previo emitir criterios técnicos definitivos al respecto."

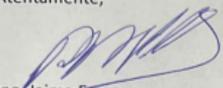
En virtud de lo expuesto, se informa que no se ha emitido una autorización por parte de la Secretaría de Movilidad para la utilización del carril exclusivo como una medida definitiva de movilidad, ya que conforme lo acordado en las mesas técnicas es una propuesta que adoptará la AMT de manera exclusiva para el control del tráfico en sitio, bajo circunstancias acordadas previamente, que deben cumplirse puntual y estrictamente en lo que se refiere a la no afectación de los tiempos de recorrido del transporte público.

Adicionalmente es importante señalar que la implementación de esta propuesta en la fase actual, por ser monitoreada por todos los entes vinculados a la misma, permitirá la obtención de datos de movilidad y tráfico en las áreas críticas en las que se ha planteado la misma, los cuales se utilizarán para la planificación y sustento de otras medidas de mayor alcance en todo el Distrito Metropolitano de Quito.

De no cumplirse las condicionantes en la operación de esta propuesta en la fase actual, se dispondrá a la AMT la no aplicación de esta, para lo cual se considerará además los informes que sobre el monitoreo de estas presenten dentro del lapso acordado la EPMMOP, EPMTTP, AMT y esta Secretaría de Movilidad.

En este sentido es la Agencia Metropolitana de Tránsito, la entidad que presentará los datos sobre la propuesta de envío vehicular controlado por el carril exclusivo en las vías y horas determinadas, en lo que corresponde a su implementación desde el 11 de abril de 2022 a la fecha.

Atentamente,



Ing. Jaime Erazo

Director Metropolitano de Políticas
y Planeamiento de la Movilidad



Ing. Julio Montesdeoca

Dirección Metropolitano de Políticas
y Planeamiento de la Movilidad