

**ACTA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA
DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD
10 DE ENERO DE 2018**

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los diez días del mes de enero del año dos mil dieciocho, en la sala de sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, siendo las 09h20 se instalan en sesión extraordinaria, los Concejales miembros de la comisión: Abg. Daniela Chacón Arias, Abg. Sergio Garnica Ortiz; y, Lic. Eddy Sánchez, quien preside la sesión.

Se registra la asistencia de los siguientes funcionarios municipales: Sres. Fausto Miranda, Marcelo Narváez y Nicolay Castellanos, funcionarios de la Secretaría de Movilidad; Abg. Jofre Cadena, funcionario de la Procuraduría Metropolitana; Sres. Xavier López y Rubén Lozano, funcionarios de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito; Sres. Mauricio Anderson, Fernando Jurado, Andrés Batallas y Franklin Chimarro, funcionarios de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito; Sres. Verónica Sevilla, Oswaldo López, Edison Rodríguez y Gerson Arias, funcionarios de la Empresa Pública Metropolitana de Gestión de Destino Turístico - Quito Turismo; Sres. Ana Zambrano, Estefanía Paredes y Alejandra Morales, funcionarias del despacho del Concejal Sergio Garnica; Sr. Bladimir Ibarra, funcionario del despacho del Concejal Carlos Páez; Sr. Faustino Gómez, funcionario del despacho de la Concejala Karen Sánchez; y, Sres. Mónica Gallegos y Fernando Arias, funcionarios del despacho del Concejal Eddy Sánchez.

Secretaría constata que existe el quórum legal y reglamentario, da lectura al orden del día y se procede con su tratamiento:

- 1. Comisión general para recibir a la señora Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Gestión de Destino Turístico – Quito Turismo, sobre la situación de la circulación de los buses de dos pisos, en el casco colonial.**

Sra. Verónica Sevilla, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Gestión de Destino Turístico – Quito Turismo: Realiza la presentación del análisis del bus turístico de dos pisos en la ciudad de Quito señalando los antecedentes, los criterios de evaluación de proyectos turísticos, el convenio de Quito Turismo con Quito Tour Bus, el análisis preliminar turístico y la nueva oferta del bus de dos pisos, las estadísticas de flujo turístico, aporte de Quito Tour Bus a la ciudad desde 2011 a 2017, la operación de la nueva oferta turística, la capacidad de carga por transporte de las dos compañías Vanservice y Quito Tour Bus, la situación de los buses utilizados por Vanservice; y, finalmente las conclusiones y recomendaciones.

La presentación se adjunta al acta como anexo No. 1.

Presenta además un video sobre la circulación de los buses en referencia.

Concejal Sergio Garnica: Manifiesta su preocupación ante la presentación que realiza la Gerente General de Quito Turismo, señala que en el ámbito de la fiscalización es oportuno considerar que está en debate la segunda reforma al PUOS, por lo es el momento para incorporar dentro de actividades económicas, la de chivas y buses discotecas, considerando que no hay una legislación absolutamente clara para controlar y regular esas actividades en el Distrito Metropolitano de Quito. Es importante darles fuerza normativa a esas actividades, sin el ánimo de pretender eliminarlas, sino más bien darles una regularización y orden. Propone que se realice una mesa de trabajo con la Secretaría de Movilidad, la Agencia Metropolitana de Tránsito, la Empresa de Pasajeros y Quito Turismo, para que armen un texto normativo para calificación de actividades económicas, de acuerdo a los clasificadores internacionales, el mismo que deberá ser puesto en conocimiento de la Comisión de Uso de Suelo. Sobre el tema de los buses que están operando desde diciembre de 2017, solicita a la Secretaría de Movilidad que entregue para conocimiento de los miembros de la Comisión de Movilidad, una copia íntegra del expediente sobre el procedimiento de otorgamiento de permiso de operación en el Distrito Metropolitano a la Compañía VANSERVICE. Adicionalmente, en el ámbito de la fiscalización sugiere algunos temas, se puede revocar los permisos o se puede revocar las rutas, hay temas que deben prevalecer, la seguridad, la contaminación, las rutas que generan varios riesgos. Pide, estando presente la Agencia Metropolitana de Tránsito y la Secretaría de Movilidad y la Empresa de Turismo, que se tomen los correctivos necesarios, porque como se ha visto en el video, la circulación genera alto riesgo y no puede ser que por una falta de previsión suceda una situación crítica, por ejemplo, con los cables. Que se tomen medidas preventivas y si no se lo hace, la Constitución nos ampara, pero no hay que dejar que se llegue a ese aspecto, sino tomar medidas preventivas para suspender la circulación mientras se desarrolla el ámbito de fiscalización.

Concejala Daniela Chacón Arias: Manifiesta su preocupación por lo manifestado hoy por la representante de la Empresa de Turismo. Es evidente el *by pass* que hizo la empresa VANSERVICE, frente a la clara negativa de Quito Turismo para ir a buscar un permiso por donde no podía obtenerlo, es inaudito que la Secretaría de Movilidad no haya coordinado con Quito Turismo, porque claramente estamos hablando de un servicio que propende al turismo, no es una ruta de transporte público cualquiera, tiene que estar enmarcada en la planificación de la Empresa Quito Turismo, sobre todo sabiendo que VANSERVICE ya obtuvo una negativa desde Quito Turismo, entonces preocupa sobre manera que los ciudadanos tengan la posibilidad de encontrar huecos y vacíos para poder operar incumpliendo la normativa, afectando el patrimonio, afectando la seguridad de quienes ocupan esos buses y sobre todo afectando una planificación que tiene el Municipio. La Secretaría de Movilidad tiene la obligación de revisar ese permiso y al menos desde mi perspectiva revocarlo, son buses que circulan con el logo de Cuenca en Quito, incumpliendo todos los parámetros técnicos, realmente es inaudito. En el ejercicio de la capacidad fiscalizadora, lo que se debe pedir a la Secretaría de Movilidad es la revisión de ese permiso y la revocatoria del mismo,

ya que cualquier cosa relacionada con productos turísticos tiene que ser coordinada con Quito Turismo. Hay que corregir la situación, la planificación de rutas turísticas deben tener un componente técnico desde la Secretaría de Movilidad, pero siempre en coordinación con la Empresa de Turismo para evitar ese tipo de situaciones y que los ciudadanos se aprovechen de la falta de coordinación interinstitucional que existe en el Municipio. Propone que la Secretaría de Movilidad tome una acción inmediata respecto al permiso que ha emitido y de ser el caso, la revocatoria.

Ingresar a la sala de sesiones el Concejal Patricio Ubidia (09h53).

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Me llama la atención que se haya otorgado un permiso de operación cuando la demanda es un cuarto de la capacidad de la oferta, me sorprende. En todos estos años he visto actuar con mucho celo a los funcionarios de la Secretaría de Movilidad; aquí se está dando un permiso para que opere esta línea y afecte el plan estratégico de la Empresa de Turismo. Está funcionando sin registro turístico, sin LUAE, de manera anti técnica. Nosotros, avocando conocimiento, debemos exigir que no se siga violando la norma, la Ordenanza Metropolitana No. 247, disposición undécima, establece que no puede otorgarse permisos de operación bajo ningún concepto, y no hay excepciones; entonces, lo correcto es elevar a moción el hecho de que se le exija a la Secretaría de Movilidad, revoque el permiso por ser lesivo a los intereses y al plan estratégico de Quito Turismo, una vez avocado conocimiento no podemos permitir que se siga violando la norma.

Resolución:

La Comisión de Movilidad en sesión extraordinaria realizada el miércoles 10 de enero de 2018, luego de recibir en comisión general a la señora Verónica Sevilla, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Gestión de Destino Turístico - Quito Turismo, quien realizó una extensa exposición debidamente fundamentada en relación a la situación que vienen afrontando por las actividades que realiza en la ciudad de Quito, la Compañía de Transporte VANSERVICE INTERNACIONAL CÍA. LTDA, la misma que se encuentra prestando el servicio de bus turístico de dos pisos en la ciudad, en perjuicio de los intereses de la mencionada Empresa Metropolitana, **resolvió** lo siguiente:

1. Que de manera inmediata la Secretaría de Movilidad, disponga a quien corresponda, previo el proceso administrativo correspondiente, para que se suspenda inmediatamente, el acto administrativo por el cual la Compañía de Transporte Turístico VANSERVICE INTERNACIONAL CÍA. LTDA., se encuentra prestando un servicio sin cumplir con la normativa que rige para este tipo de actividades en el Distrito Metropolitano de Quito, lo cual está perjudicando los intereses de una Empresa Metropolitana en el desarrollo de su Plan Estratégico;

2. Que se efectúe una fiscalización del proceso por el cual se permitió la operación en la ciudad, de la Compañía de Transporte Turístico VANSERVICE INTERNACIONAL CÍA. LTDA, a efecto de determinarse las responsabilidades administrativas de los servidores metropolitanos que permitieron el quebrantamiento de la normativa metropolitana;
3. Disponer a la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que realice los operativos de control inmediatos a los buses de transporte turístico de la Compañía de Transporte Turístico VANSERVICE INTERNACIONAL CÍA. LTDA;
4. Disponer a la Secretaría de Movilidad convoque de inmediato a una mesa de trabajo con la participación de la Agencia Metropolitana de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; la Empresa Pública Metropolitana de Gestión de Destino Turístico – Quito Turismo; y, la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, con el fin de elaborar una propuesta de normativa que permita incorporar dentro de los clasificadores internacionales de actividades económicas a los buses turísticos, las denominadas chivas, gusanitos, los buses discotecas y similares y otros vehículos que no sean los habituales que transitan en el DMQ, considerando que actualmente no existe una regulación clara al respecto en el Distrito Metropolitano; y, que está en análisis la reforma de la Ordenanza Metropolitana No. 0127 de 25 de julio de 2016, que contiene el Plan de Uso y Ocupación de Suelo, para que se incorporen estos aspectos a dicho instrumento;
5. Que la Compañía de Transporte VANSERVICE INTERNACIONAL CÍA. LTDA, entregue para conocimiento de los miembros de la Comisión de Movilidad, copia íntegra del expediente relacionado con el caso del pedido formulado de la Compañía VANSERVICE, para operar en la ciudad; y,
6. Que la Secretaria de Movilidad entregue para conocimiento de los miembros de la Comisión de Movilidad, copia íntegra del expediente por el cual a la Compañía VANSERVICE, se le permitió operar en la ciudad.

Registro de Votación			
Integrante Comisión	A favor	En contra	Ausente
Lic. Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión	1		
Abg. Daniela Chacón Arias	1		
Abg. Eduardo Del Pozo			1
Abg. Sergio Garnica	1		
MSc. Patricio Ubidia	1		
TOTAL	4		1

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: Manifiesta que se va a cumplir de manera estricta lo resuelto por la Comisión, sin embargo informa que la Secretaría de

Movilidad no puede ni ha emitido permisos de operación, lo que se ha emitido en su momento es un informe favorable técnico. Quien emite el permiso de operación en transporte turístico es la Agencia Nacional de Tránsito, lo que se otorgó es un informe favorable que se revisará y se va a derogar, de ser el caso.

Concejala Daniela Chacón Arias: Pero en este caso, el permiso de la ANT no significa que deba hacer servicio del tour bus.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: Exacto.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Señala que el artículo 264 de la Constitución, numerales 5 y 6, establecen competencias de planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre, en la jurisdicción de los gobiernos autónomos descentralizados. Ese es el ente rector, pero no puede ser violatorio a lo que establece la norma constitucional. Solicito adicional que el Director de la Agencia Metropolitana de Tránsito proceda a realizar los operativos necesarios, para que entiendan que aquí hay un gobierno autónomo descentralizado y si ha habido un palanqueo, que se siente un precedente.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: Informa que en diciembre se coordinó con la Sra. Verónica Sevilla para realizar los operativos.

Sra. Verónica Sevilla, Gerente General de la Empresa de Gestión de Destino Turístico, Quito Turismo: Se realizó el operativo pero necesitaban una disposición de suspensión. Ninguno tiene, por el vacío legal, la competencia para hacerlo, sino con una disposición que venga de la Comisión.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Si no sentamos un precedente, el Director de la AMT, una vez que tenga la suspensión, que realice los operativos.

Cnl. Julio Puga, Director de la Agencia Metropolitana de Control de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial: Señala que VANSERVICE tenía un informe de factibilidad para coordinar con Quito Turismo, no lo hicieron en su momento y presentaron contratos de operación con hoteles, a ellos les estaban brindando servicios. Pero como hay un informe favorable, habría que suspender el informe favorable para nosotros dejar sin piso y proceder a los operativos.

Ing. Marcelo Narváez, funcionario de la Secretaría de Movilidad: La Secretaría de Movilidad no quería emitir un informe sino más bien se había dicho que con los datos de Quito Turismo, sobre la demanda, pero parece que no querían emitir ese tipo de información, sin lo cual dejan sin piso a que se pueda seguir con cualquier trámite para dar operación a VANSERVICE. Se solicitó a la Secretaría de Movilidad que emita únicamente lo que se refiere a la circulación, no con el tema de si hay demanda o no, si

es conveniente o no para la afectación del turismo, entonces de alguna manera, se aprobó desde la Secretaría de Movilidad, emitir un informe sobre la unidad de bus, dentro del tránsito de las calles, qué impacto puede o no tener, en base a eso llegamos a ese informe, no porque quisiéramos ir en contra, más bien al contrario.

Un bus cada media hora circulando por las calles, en ese sentido de impacto a nivel de tráfico de buses, nosotros lo que podíamos decir es solamente si afecta o no a la circulación en todo el sistema vial, por eso se dividió esto, cuando desde el inicio debió tomarse justamente las argumentaciones que hoy se presentaron para decir desde el inicio y no dar trámite. Ahí hubo un manejo no adecuado, producto de eso es lo que se presenta ahora.

Concejala Daniela Chacón Arias: Me parece que Quito Turismo, la Agencia de Tránsito o la Secretaría de Movilidad, son quienes deben notificar a la Agencia Nacional de Tránsito, porque la compañía no está cumpliendo, más allá de su permiso, pues tiene que operar en función de unos parámetros que establece la ciudad.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Recordarles que en el proyecto de ordenanza de la calidad del servicio de transporte, estamos siendo tan exigentes que inclusive planteamos en el régimen sancionatorio la posibilidad de revocatorias de permisos ante reincidencias e incumplimientos de este tipo de cosas, respecto a emanaciones inadecuadas, respecto a rutas, paradas, o condiciones anti técnicas en que funcionan. Estamos claros, ustedes lo que han hecho es un pronunciamiento desde el punto de vista operativo, pero por eso al final de la moción que ha sido aprobada, manifestaba la necesidad de que coordinen un poco más.

- 2. Comisión general para recibir a los ciudadanos Sandra Garzón y Pilar Mayorga, vecinas del barrio "La Carolina", conforme el pedido de la señora Concejala Daniela Chacón, contenido en el oficio No. 529-DCHA-DMQ-17, de 14 de diciembre de 2017.**

Sale de la sala de sesiones el Concejal Sergio Garnica (10h00)

Sra. Sandra Garzón: Como portavoz del barrio La Carolina, su pedido es que se abra nuevamente la parada La Carolina, desde el mes de mayo que fue cerrada no hubo socialización con la comunidad, no indicaron que la iban a cerrar, tuvieron reuniones con los funcionarios del Trolebús, indicaron que realizarán estudios pero nunca entregaron una respuesta. Existen problemas de seguridad, baja y cierre de negocios y se ha afectado socialmente a toda la comunidad del sector.

Solicita que esta situación sea conversada y comunicada en un aspecto positivo ya que no revisaron el aspecto social y psicológico de las instituciones que funcionan cerca, como son niños, adultos mayores y comercios que se han visto en la necesidad de cerrar por la falta de afluencia de clientes.

Sra. Pilar Mayorga: Manifiesta que trabaja en el sector y se ha visto afectada principalmente en el tema de seguridad, ha sido víctima de robo por 3 ocasiones, solicita a la Comisión que se realice un estudio para abrir nuevamente la parada, considerando que desde las 6 de la tarde es difícil ir desde la parada La Carolina hasta otra parada para tomar el bus por el problema de la delincuencia. Señala que la parada está en buen estado, pero hay personas que usan la parada abandonada para actos vandálicos y se deteriora.

Sra. Sandra Garzón: La parada fue cerrada porque se realizaron estudios y se determinó que debía existir una distancia de aproximadamente mil metros, pero hay paradas que tienen menos distancia. Indica además que la parada se ha convertido en vivienda de algunas personas, lo que genera mucha inseguridad. Solicita una respuesta positiva ya que desde mayo hasta el momento no han recibido una llamada indicando alguna respuesta. Pide que no se considere sólo el aspecto económico sino también el aspecto social y psicológico de quienes viven ese sector.

Concejala Daniela Chacón Arias: Manifiesta que el pedido llegó a conocimiento de su despacho con la queja de los ciudadanos de que no conocían la proyección, la planificación, habían escuchado de algún funcionario que esas paradas posiblemente se iban a levantar; nadie les indicó cuáles eran los criterios bajo las que se tomó esa decisión, nadie ha informado además qué es lo que sucederá con esas paradas abandonadas que están generando una situación de inseguridad.

Señala que considerando el pedido de la comunidad, se ha requerido un informe a las entidades correspondientes, tanto a la Empresa de Obras Públicas, como a la Empresa de Transporte de Pasajeros, sobre cómo se había tomado esta decisión y sobre eso hay una serie de oficios en los cuales la EPMMOP indica que no quiere que se retire la parada, después indican que es necesario retirarla porque no hay suficiente demanda. Indica además que nunca se hizo un análisis social, solamente se ha considerado el aspecto técnico, más bien se evidencia que el objetivo principal de la empresa en la toma de decisión respecto a esto es reducir sus costos de operación; realmente no hay una evaluación sobre el impacto que una parada que ha estado ahí 20 años, podría tener en la comunidad. Además la falta de respuesta y atención les lleva a tener que buscar otras alternativas. Nade ha sacado las paradas y luego tendremos la misma situación que ahora tenemos con las paradas de Carcelén y Ponceano, que se encuentran abandonadas por años, convertidas en espacios de inseguridad.

Señala que al analizar los oficios se ha encontrado inconsistencias en la toma de decisiones, primando aspectos técnicos, a pesar de que hay otras paradas que están cerca y están operando. Solicita que se coordine una mesa de trabajo entre la Secretaría de Movilidad, la Empresa de Pasajeros y la EPMMOP, que puedan tener una reunión específica con los vecinos que están presentes para ponerse de acuerdo en el análisis del problema, para determinar cuáles son las soluciones; y, para que se haga un

proceso de revisión de cómo se están tomando las decisiones. Solicita que se entregue una respuesta a los usuarios y que desde la Comisión se disponga que genere una mesa de trabajo con los vecinos para plantear una respuesta y una salida a este problema.

Resolución:

La Comisión de Movilidad en sesión extraordinaria realizada el miércoles 10 de enero de 2018, luego de recibir en comisión general a las señoras Sandra Garzón y Pilar Mayorga, ciudadanas del barrio La Carolina, quienes expusieron su preocupación por el cierre y abandono de la estación del Trolebús "La Carolina", **resolvió:** solicitar a la Secretaría de Movilidad, disponga a quien corresponda coordine el desarrollo de una mesa de trabajo conjuntamente con la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, y los vecinos del sector, para que se analice el problema y las soluciones a la decisión adoptada para el cierre de la estación del Trolebús "La Carolina".

De las acciones que se adopten al respecto, se solicita mantener informada a la Comisión.

Registro de Votación			
Integrante Comisión	A favor	En contra	Ausente
Lic. Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión	1		
Abg. Daniela Chacón Arias	1		
Abg. Eduardo Del Pozo			1
Abg. Sergio Garnica			1
MSc. Patricio Ubidia	1		
TOTAL	3		2

- Informe de la Secretaría de Movilidad; la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas; y, la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, sobre la situación del cierre de la estación del Trolebús "La Carolina", y las acciones adoptadas al respecto.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: A nombre de los miembros de la Comisión le felicitan por su designación y le desean éxitos en sus funciones como Gerente de la Empresa, solicita al señor Gerente que cuente con el respaldo de la Comisión y el apoyo necesario para que cumpla sus objetivos y metas.

Ing. René López Garrido, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros: Agradece el apoyo de la Comisión por su designación. Sobre

el tema de las paradas informa que existen oficinas desde julio de 2015, en tanto que está coordinando la Empresa de Pasajeros y también la Empresa de Obras Públicas, el derrocamiento de las paradas en mención, que son las de La Carolina, tanto en sentido norte sur, como en sentido sur norte. Por tal razón, la coordinación que se ha realizado desde la Empresa de Pasajeros con la Secretaría de Movilidad como órgano rector, ha dado un informe favorable para que puedan ser derrocadas dichas paradas, informe en el cual se indica que existen las paradas La Carolina cerca tanto de las paradas del Estadio y de la parada de El Florón, es decir que hay un incremento de 31.60 a 57.30 metros de largo. En la distancia que existe tanto de las paradas de La Carolina a las paradas Estadio; y, a las paradas Florón, son 1.562 metros, el cual rige en un estándar que de acuerdo a los informes técnicos que ha elaborado la Empresa de Pasajeros, se puede dar una viabilidad al servicio mencionado. Eso también depende mucho de los costos de operación que se está definiendo que incluyen la operación, dando seguimiento a las dos paradas que son las de La Carolina, es un incremento de 6 personas la retribución, y el mantenimiento de la infraestructura, la seguridad, servicios básicos y limpieza, de acuerdo a la información que se ha recogido en la empresa. Por tal razón, la Empresa de Pasajeros está en la capacidad de poder incrementar al mismo tiempo, con el departamento de mantenimiento, dar la solución del caso y poder desmontar tanto la infraestructura de paradas y al mismo tiempo, desde la empresa, coordinar con las diferentes dependencias para hacer los derrocamientos respectivos. Eso es lo que les podría informar, señor Presidente, señores Concejales, para ver la mejor decisión que se puede tomar. Acojo las palabras de la señorita Concejala Daniela Chacón, de realizar las mesas de trabajo, para dar oídos a la ciudadanía y poder trabajar en conjunto para dar una mejor solución.

La presentación se adjunta al acta como anexo No. 2.

Concejal Patricio Ubidia: Tengo una consulta, ¿este cierre de la parada tiene que ver con lo que en algún momento se mencionaba, cuando ya se tenga la parada del Metro, la estación La Carolina, tiene que ver con esa circunstancia?

Ing. René López Garrido, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros: No. De acuerdo a la información que ha entregado la empresa, es más que todo por costos.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Es una resolución de la Comisión que se lleve a cabo esa mesa de trabajo con los moradores y la ciudadanía. El análisis técnico debe ser considerado obviamente para la toma de decisiones, pero hay aspectos sociales y ahí sí, muchas veces puede ser negativo el tema financiero, pero tiene un esquema vital, seguridad ciudadana, es decir, no todo es costo de operaciones. Nosotros durante varias semanas fiscalizamos a la Empresa Trolebús y proyectamos una serie de fotografías, que hay un fenómeno de que esas paradas se están convirtiendo en servicios higiénicos y vivienda para gente indigente. Pido al señor Gerente un plan emergente para intervenir, dar mantenimiento y

recuperar esas paradas. No es el único caso, ya se mencionaron que convirtieron en viviendas las paradas abandonadas en el corredor de la Prensa si mal no recuerdo. Entonces, tomen en cuenta para evitar este tipo de degradación que es ya competencia de la Empresa.

Ing. René López Garrido, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros: Señor Presidente, me comprometo a realizar la mesa de trabajo, coordinando tanto con la Secretaría de Movilidad como con la Empresa de Obras Públicas; y, las personas del barrio La Carolina, para poder tomar una mejor decisión y escuchar a la ciudadanía.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: En todo el corredor.

Concejala Daniela Chacón Arias: Es importante volver a resaltar, considerando que también están aquí funcionarios nuevos en sus cargos, fíjense cómo se toman las decisiones, es decir, cuando uno analiza los informes de la Empresa de Pasajeros, es inminente, es claro que esas decisiones son porque se le ahorra plata a la empresa y no se está mirando más allá. Yo estoy muy preocupada porque tengo la impresión de que esto no tiene solución, tengo la impresión de que lo que va a suceder es que se derroquen esas paradas y que se mantenga el servicio como se mantiene porque además las nuevas paradas tienen otra estructura, otra infraestructura; a mí me preocupa que en realidad hemos llegado tarde, entonces, yo quisiera que reflexionemos respecto de cómo se toman las decisiones, que ustedes puedan implementar procesos en sus dependencias, de que las decisiones no sólo son técnicas sino que tienen que considerar los impactos sociales porque somos el sector público, estamos al beneficio de la comunidad, no sólo de garantizar la operación, por supuesto que ese es uno de los parámetros más importantes pero estamos dando un servicio público. Quisiera pedir a Xavier que las mesas de trabajo se trabajen con la Secretaría de Seguridad, es decir, si es que alrededor de esta parada, por el cierre de la misma se ha generado un proceso de inseguridad, cuáles son las medidas que el Municipio que en términos de infraestructura en esa zona, presencia de Policía Metropolitana, o lo que fuera necesario para reducir los impactos porque una parada que estuvo 20 años ahí ya no existe, había ya una costumbre y, hasta que la gente empiece a modificar sus hábitos y demás me parece que el Municipio podría tener una acción mucho más efectiva y mucho más integral respecto de cómo resolver los impactos sociales en una decisión de esa naturaleza. Pide que en la mesa de trabajo pueda incorporar a otras entidades municipales que permitan dar atención a otros problemas que surgen de ese tipo de decisiones técnicas.

Ingresar a la sala de sesiones el Concejal Sergio Garnica (10h20)

Concejal Sergio Garnica: Sobre ese tema quisiera compartir información con la Comisión, como miembro del Directorio de la Empresa de Pasajeros hemos abordado

en varias ocasiones, y en el ámbito de la fiscalización inclusive de lo que el señor Presidente había señalado, sobre las paradas de la Av. Diego de Vásquez. ¿Qué es lo que pasa? Con la Diego de Vásquez hicimos un trabajo y una investigación profunda sobre las responsabilidades que había porque nunca se utilizaron esas paradas, entonces pedimos inclusive que nos digan los exámenes que hizo la Contraloría frente a una infraestructura que nunca se utilizó en donde sí hubo un compromiso y una ejecución de recursos en ese sentido, entonces entiendo que está superado el tema y lo que está dispuesto es ya el derrocamiento. En el tema de las dos paradas, Carolina sur – norte y norte – sur, también tomamos una decisión en el directorio, igual en el ámbito de la fiscalización, acogiendo una serie de requerimientos, inquietudes y sobre todo demandas ciudadanas, en el sentido de lo que ya se ha dicho aquí, se están convirtiendo en focos de delincuencia y una serie de temas que ya se han abordado. Ahí se tomó una decisión, sobre todo, motivados en la propia empresa de pasajeros y también en la Secretaría de Movilidad, de que no era conveniente por las distancias que las dos se mantengan, entonces está dispuesto por parte del directorio el derrocamiento ya que esto lleva meses, entonces la gente ya no las está utilizando, pero sí ha generado molestias porque ya se ha encontrado problemas de drogadicción y otros. Uno de los temas de la nueva gerencia es poner en marcha lo que ya se ha venido aprobando por parte del directorio, temas que en el directorio se han aprobado, estábamos con Carlos Páez, miembro del directorio; y, sobre la base de la fundamentación que exige la Constitución para tomar decisiones, así lo hemos hecho, lo que veo es que ahí se han quedado en la ejecución, inclusive en términos de presupuesto, estuvo previsto ya el que corresponde para el derrocamiento de estas dos; y, sobre el tema de la Diego de Vásquez que es el mismo tema, hasta un muerto encontraron en esas paradas. Son temas complicados por lo que hay que tomar decisiones radicales y de manera inmediata. Ya los fundamentos, las decisiones y resoluciones ya las tiene la empresa, que bueno que se participe con los representantes de las empresas para que revisen las actas, revisen las resoluciones, las decisiones, vean el ámbito que estaba previsto y de esa manera lo ejecuten a la brevedad posible para de una vez terminar con estos conflictos que han generado problemas en la sociedad.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Procedemos así.

Ing. Rubén Lozano, funcionario de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito: Abonando a todas las exposiciones que ya se han hecho, efectivamente, los análisis que se hicieron en su momento en la parada La Carolina, tienen que ver también con el punto de vista social de la gente, porque es fundamental entender que de todo proyecto hay una mayor parte de beneficiarios y hay un mínimo punto de personas que a lo mejor se afecten, entonces, en ese sentido lo que se vio es que hay 324.000 pasajeros diarios que usan el sistema integrado del Trolebús, entonces se les benefició a ellos con un ahorro de viaje más o menos de un minuto, si bien aparentemente un minuto en un viaje es poco, tomando en cuenta la cantidad de gente que se mueve es bastantísimo dinero, por eso se tomó la decisión. Si bien es cierto que es fundamental socializar con los vecinos de ese sector que aparentemente es lo que

faltaba y tomar medidas de mitigación, por ejemplo, si hay problemas de inseguridad, es totalmente lógico que se deben tomar acciones para corregir ese problema, igualmente recuperar ese espacio que se está entregando nuevamente a la ciudad y no dejar pasar tanto tiempo para tomar esta decisión, probablemente siempre socializando con los vecinos, porque una de las razones por las que no se ha podido sacar las paradas es porque hay oposición de los vecinos, inclusive hemos tenido hasta enfrentamientos entre personal de cuadrilla con vecinos porque ellos no están de acuerdo con que se quite la parada. Desgraciadamente esta parada, aunque se decidiera rehabilitarla, debería cambiarse el diseño y la altura de la misma porque esa parada es muy baja, ya no sirve para los vehículos nuevos que están operando, por eso es que no se la puede habilitar de manera inmediata, si esa fuera la decisión, que ya no tiene sentido ahora que se ha tomado ya toda la decisión para eliminar la parada, pero sí generar las medidas de mitigación y de esa manera evitar conflictos con los pequeños afectados que están generando en el sector.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Los mecanismos de socialización deben ser más profundos y la Secretaría de Seguridad tiene que intervenir porque suprime una parada, afecta la seguridad y no hay alternativas, tiene que reforzar la seguridad, coordinar con la Policía, entonces por favor, estamos a la espera de los resultados de la mesa de trabajo.

4. **Conocimiento del informe de la Secretaría de Movilidad, sobre los resultados de la "Consultoría para asesoramiento técnico en el proceso de contratación de la provisión de servicios del Sistema Integrado de Recaudo, Sistema de Ayuda a la Explotación del Sistema Integrado de Recaudo, Sistema de Información al usuario para el Sistema de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito", y resolución al respecto.**

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Tiene la palabra el Secretario de Movilidad.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: Señor Concejal, buenos días. Respecto a la consultoría del asesoramiento técnico del proceso de contratación del Sistema Integrado de Recaudo, SIR, SAE y SIU; como antecedente, el consultor en la Comisión de Movilidad ya expuso toda la consultoría de una manera muy extensa, posteriormente el Secretario de Movilidad también realizó una exposición y luego la Secretaría de Movilidad por una sola ocasión. Lo que hemos preparado este momento es básicamente un extracto de la Consultoría porque ya habíamos tratado este punto en la Comisión por 3 ocasiones, el resultado de la Consultoría del SIR, SAE y SIU. Tengo entendido que ya se ha tratado, el consultor ha venido acá.

Concejal Sergio Garnica: SIR, SAE y SIU, sí. Rutas y frecuencias no.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: Este es un extracto del trabajo que se hizo y por qué se le contrató al consultor. El consultor tenía dos objetivos. El uno era la arquitectura del sistema inteligente de transporte que cumple con esto la cobertura del sistema de transporte, hasta dónde podemos tener los sistemas, hasta dónde vamos a llegar, y la plataforma tecnológica, que nos oriente hacia qué tipo de plataforma tecnológica es la que debemos tener; y, dos, el diseño del sistema inteligente de transporte; es decir, qué ámbito se tiene que tomar en cuenta en el servicio, en la operación, en la tecnología y en el financiamiento. En la arquitectura del Sistema Inteligente de Transporte nos recomienda que debería estar incluido en la primera línea del Metro, en los corredores, en las líneas convencionales y en el sistema Quito Cables; el SIR tendría que estar en los 4 sistemas; el SAE siempre tiene que estar en los dos sistemas que es en los convencionales y en los corredores por cuanto tienen su propio sistema de control de flota, la línea del Metro y el sistema Quito Cables; y, el Sistema de Información al Usuario, ese sí debe estar en los 4 sistemas que va a llegar el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Disculpe, ahí no hay una desconexión, se queda aislado el sistema de apoyo a la explotación de la operación del Metro sobre todo, la información al usuario cómo fluye, porque la información al usuario tiene carácter integral, o sea, yo como ciudadano debo saber la disponibilidad de medios de transporte. Sí está un poco aislado esto, ¿cómo se hará?

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: Bueno, no está aislado porque el Sistema de Información al Usuario sí lo estamos incluyendo, lo que no estamos incluyendo es el control de operación del Metro porque la empresa o el operador que va a venir a operar en el Metro, ellos tienen que tener su propia tabla operacional, por decirlo así y no destruye a los otros porque no tiene conexión con los otros sistemas, ellos van a tener un propio aplicativo por la tecnología y por el sistema de transporte que es el Metro y por el sistema de transporte que llegaría en su momento a ser los Quito Cables. Entonces, el consultor lo que nos ha recomendado es que excluyamos el SAE de estos dos, pero es sólo una recomendación de él, el momento que nosotros lleguemos a la conformación de los TDRs se tomará la decisión final en conjunto con la Empresa del Metro.

Ing. Marcelo Narváez, funcionario de la Secretaría de Movilidad: Continuando con la parte de la arquitectura del Sistema Inteligente de Transporte, ésta prácticamente es la estructura, la plataforma tecnológica en donde en la parte central tenemos obviamente todo lo que es el centro de datos, todos los equipos, todos los software, el suministro eléctrico, el cuidado de los equipos, el hardware, todo se mantiene en un sistema central; además desde ese punto se hacen todos los puestos de supervisión para los diferentes componentes que son parte de la estructura, entonces, desde esta central nosotros vamos a tener obviamente conexión con las estaciones, las estaciones tienen los torniquetes, dispositivos de validación de recarga, máquinas donde se hacen las recargas o se compran tarjetas, paneles de información y parlantes; lo mismo en los

buses troncales, computadora a bordo, paneles de información y parlantes; en buses colectivos y alimentadores cámaras estereoscópicas, validadores, computadora a bordo, paneles de información y parlantes; es decir, toda la información que se genera en los subsistemas de transporte es transmitida desde el sistema central, el cual va captando y recogiendo todos los datos que se producen. Además de esto, reciben la información de los puntos de personalización, que esos son puntos externos que el concesionario tiene que habilitarlos, que estará equipado con cámaras fotográficas, lector de tarjetas, impresor de tarjetas, stock de tarjetas con puntos donde los usuarios que van a optar por la personalización pueden acercarse para obtener esta tarjeta.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: Aquí es importante decirles, señores Concejales, que en el diseño, lo que nos están planteando es que deberíamos tener dos tipos de tarjeta, una tarjeta que es para las personas que tienen la tarifa normal de los 25 centavos, y una tarjeta personalizada para las personas que tienen una tarifa reducida, es decir, los niños, la tercera edad, las personas con discapacidad, eso para que sean claramente identificables, que no se puedan prestar los usuarios la tarjeta, es decir, que yo papá pueda utilizar la tarjeta de menor de edad, pueda beneficiarme de una tarifa reducida, entonces por eso aquí hay la diferencia entre un tipo de tarjeta universal y un tipo de tarjeta personalizada, la tarjeta personalizada va a ser con foto.

Ing. Marcelo Narváez, funcionario de la Secretaría de Movilidad: Otro de los aspectos para los cuales tiene vínculos con el sistema central, son todo lo que es el centro de emisión de los aspectos de seguridad, las tarjetas y los equipos de validación, así como la propia emisión física de las tarjetas de los medios de pago, entonces, toda esa información que se genera, va al sistema central. Otro componente es la red de recarga externa, que va a estar en las paradas o sitios donde el concesionario vaya a tener los sitios de recarga, y desde aquí también se generará la información hacia el sistema central. Además, el centro de llamadas, con su hardware y software de atención, también tendrá vinculación con todo, entonces, todo este paquete de componentes envía la información y se consolida, se guarda en el sistema central para luego poder operar.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Para evitar las pérdidas negras, hay un sistema de identificación bio facial, porque si no la tarjeta de discapacitados o tercera edad podría ser mucho mayor.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: En resumen, el sistema qué es lo que nos está ofreciendo, tenemos un software centralizado, el cual primero va a tener conexión, tanto con el puesto de comando o de mando donde está la Agencia Metropolitana de Tránsito, los semáforos, la primera parte; la segunda parte, vamos a tener conexión con todos los sistemas de transporte, Metro, Quito, Cables y buses convencionales, con cada una de estas unidades en el sistema troncalizado, la Ecovía, el Corredor Central Norte, el Trole y los sistemas convencionales, el software va a estar donde tendremos contadores de pasajeros, tendremos cámaras de video vigilancia,

tendremos control para saber en los convencionales si el bus va con las puertas abiertas o las puertas cerradas, y podemos identificar el número de pasajeros que está ingresando a la unidad o que está saliendo. Entonces, el sistema central tiene conexión con todo lo que conforma el universo del sistema, con todos los puntos de recarga donde vamos a poder identificar si una máquina se dañó, si un torniquete se dañó, para que inmediatamente se dé el mantenimiento del caso, los puntos de venta de las tarjetas o de recarga de las tarjetas que van a estar aislados, o habrá una parte que estén incluidos en las estaciones del Metro, por ejemplo, pero también tendremos puntos externos, podemos llegar a determinar, digamos, si hay un punto de recarga en la Plaza de la Independencia, si este punto de recarga tiene una alta demanda o una baja demanda; y, así con todos los puntos de recarga externos. Entonces, toda esta información va a estar consolidada en un solo aplicativo.

Ing. Marcelo Narváez, funcionario de la Secretaría de Movilidad: Entonces, hemos visto la arquitectura del sistema, ahora vamos a ver el diseño del sistema integrado inteligente de transporte, el cual considera 4 aspectos fundamentales, el servicio, la parte operacional, la tecnología y la parte financiera. Lo que corresponde al servicio, el concesionario deberá habilitar canales de venta, de recarga o medios de pago, los mínimos canales, deberán ser puntos de personalización, lo que ya ha indicado el señor Secretario, tiene que ver con la recarga y la venta. En las estaciones, los corredores, en el Metro y en el cable tendrán así mismo puntos de recarga y de venta, en la red de recarga externa, de la misma manera tendrán esas dos posibilidades, recarga y venta de los medios de pago, la tarjeta. Pero además el concesionario podrá habilitar otro tipo de canales, recarga mediante subsidios a empresas las cuales pueden tener convenios que puedan beneficiarles, locales comerciales, recarga a través de cuentas de telefonía celular, entonces estos son medios adicionales que el concesionario puede implementar. El sistema contará con cámaras estereoscópicas y torniquetes para el control de acceso, entonces aquí tenemos el asunto de validación y control, en las estaciones, tanto de corredores, Metro y de Cables, para la entrada únicamente habrá la validación y el control se realizará a través de torniquetes, en los corredores se audita la operación con cámaras de conteo. El control de acceso y salida de personas con discapacidad se realiza a través de puertas por el espacio más amplio que requieren, en cuanto a los buses, a la entrada y a la salida tendrán los validadores, el control de accesos y salidas se realiza mediante cámaras estereoscópicas, entonces va los validadores, pero a la vez, las cámaras lo que hacen es el conteo de entrada y salida de pasajeros, información que se va al centro de control. Y sí a futuro el sistema podrá implementar descuentos por trasbordo y tarifas por distancia, realizando inversiones adicionales en validadores. Entonces, son opciones que quedan abiertas para ir mejorando el servicio de acuerdo a los requerimientos, en este caso, de la municipalidad.

Habrá dos tipos de tarjetas, ya no vale redundar, ya lo anticipó el señor Secretario, las que hemos dicho de uso general y las personalizadas; el sistema no recibirá dinero en efectivo sino solamente con los medios de pago, el dinero en efectivo se dará para

hacer la recarga, para la compra de tarjetas en los diferentes sitios o máquinas, pero ya para el uso de transporte, únicamente a nivel de tarjetas o de otros medios de pago.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: Aquí es importante que dentro de la recarga de la tarjeta, si algún usuario se queda sin saldo, tiene opción a utilizar un viaje, es decir, si una persona llegó a las 12 de la noche y quiere utilizar el sistema de transporte y no tiene saldo, le permitimos utilizar un viaje que será descontado de próxima recarga, porque puede ser que a esa hora de la noche, o que esté en un punto donde no tenga cómo realizar una recarga, no le dejamos al usuario sin utilizar un viaje hasta que llegue a un sitio más cercano y pueda hacer una recarga.

Ing. Marcelo Narváez, funcionario de la Secretaría de Movilidad: El valor de referencia de un millón de tarjetas es de un dólar por unidad, es lo que se ha aplicado en el estudio, y el concesionario tendrá que entregar esas tarjetas sin el costo al inicio de la operación, es decir que el concesionario, dentro de su inversión, tiene que tener en cuenta que va a entregar este millón de tarjetas a los usuarios, de manera gratuita. Luego sí ya serán vendidas de acuerdo al precio que con la municipalidad se estime pertinente.

El sistema contará con varios canales de información, entonces, primero las unidades de transporte a través de registros, GPS, informe de posicionamiento donde se encuentran y esa información es trasladada para la información; luego también a través de aplicaciones a nivel de celular o páginas web, toda esa información obviamente sobre los corredores convencionales, los corredores de bbts, y el sistema del Metro. Otra manera de informar es a través de paneles de mensajes variables en las estaciones, paradas y estaciones, tiempos de arribo, información institucional, alertas y advertencias que se generarán a través de estos paneles, parlantes en las estaciones para informar situaciones especiales, servicios, alertas, advertencias, cosas que sean necesarias. Paneles de mensajes variables internos al interior de las unidades, donde se informará destinos de la parada actual, próxima parada, alertas y advertencias; también las unidades de transporte tendrán en la parte externa información variable indicando códigos y rutas, así mismo, al interior de las unidades de transporte, parlantes a bordo para indicarse el destino, la parada actual, las conexiones que se tiene en la próxima parada. Otra parte del servicio es que todo el sistema dispondrá de un call center, más bien dicho, de un sistema de canales TQRS donde se hacen las preguntas, quejas y las sugerencias que puedan hacerse, reclamos, entonces, estas situaciones que pueden ser generadas por el usuario, lo hace a un call center o también a los puntos de personalización, éstos dirigen a los responsables, dependiendo de los tipos de quejas que se realizan o de reclamos, para que los responsables de cada uno de estos temas den una respuesta al usuario. Normalmente lo que se entiende como reclamos comunes son el robo o pérdida de tarjeta, cobro del doble de la tarifa, recarga errónea de la tarjeta, validación no exitosa de la tarjeta, daño físico de la misma, inhabilidades de carga de la tarjeta, incumplimiento de las frecuencias y las rutas, entre

los más comunes, pero puede haber otro tipo de quejas, por las cuales los usuarios pueden dirigirse a estos dos sitios, dependiendo de lo que se requiere.

Vamos con el punto dos, el segundo aspecto de la parte operacional, los procesos operacionales del sistema son llevados a cabo por la ciudad, la municipalidad, el concesionario y los transportistas. Entonces, la ciudad, el municipio, tiene entre sus funciones o atribuciones el control de los niveles de servicio de todos los actores, la definición de la política tarifaria, la emisión de los módulos de seguridad, gestión de las llaves de seguridad para los sistemas de validación y de los medios de pago, cálculo de la remuneración a los actores, o sea, aquí la municipalidad obviamente es responsable de decir cuánto tiene que cancelarse a cada uno de los operadores según la operación que haya cumplido, si no ha tenido fallas, etcétera. Fiscalización de la programación, con todo y supervisión de la flota, es obligación de la municipalidad. Gestión de la información de divulgación al público y cultura ciudadana, conciliación, comparación de consignaciones y recargas en el sistema; y, auditoría general del sistema, entonces la ciudad, el municipio tiene sus principales funciones que es la responsabilidad. La ciudad obviamente genera estos reportes hacia la fiducia, quien es el ente que concilia el dinero que es trasladado por el concesionario una vez que recolecta el dinero, ese dinero es depositado en las cuentas de la fiducia y la fiducia a través de las órdenes o de los reportes que le da el municipio, hace los pagos correspondientes a los recaudadores, entonces el municipio no es el que entrega el dinero ni tampoco los operadores lo obtienen directamente sino es a través de este proceso. ¿Qué tiene el concesionario como responsabilidades?, distribución de los medios de pago, las tarjetas, operación de módulos de atención, venta y recarga de medios de pago, recaudación y consignación de dineros, generación de reportes operacionales, información al usuario proveniente del SIR y del SAE, auditoría, comparación de validaciones y usos, atención de los reclamos del sistema integrado, administración del sistema de información, mantenimiento de toda la plataforma tecnológica, adquisición y emisión de los medios de pago, estas son las funciones más fundamentales que el concesionario tiene que cumplir y es su responsabilidad.

En cuanto a los operadores, aquí se ha hecho una diferenciación entre los operadores convencionales y lo que son la parte de los corredores, de la Empresa de Pasajeros y los corredores en general: Los operadores obviamente tienen control y supervisión de la flota de buses convencionales, control de la evasión en buses convencionales, operación de la flota de buses, mantenimiento de la flota, es responsable de los daños de los equipos a bordo de los buses por mal uso y robo, entonces, si los equipos son instalados por parte del concesionario en cualquier bus, en cualquier bus convencional, en cualquier unidad, son responsables los operadores del mal uso, el daño, el robo, obviamente si es cuestión técnica tienen garantía, pero normalmente del resto de cosas sí.

La Empresa de Pasajeros hace igual, la misma situación para los proveedores donde hace estas mismas funciones o esta responsabilidad. Luego viene la parte 3, el aspecto

tecnológico, entonces, las estaciones del sistema contarán con equipos que permitan hacer recarga y venta de medios de pago, controlan los ingresos y suministran la información del sistema, ¿a través de qué equipos?, aquí tenemos los torniquetes, cámaras estereoscópicas, las máquinas VRM que son las que permiten la recarga o la venta de tarjetas, los paneles de información variable tanto en estaciones pero también en buses, parlantes, cámaras de conteo de pasajeros y los dispositivos de validadores que van dentro de las unidades de transporte, estos equipos, de alguna manera, son los que permiten controlar los ingresos y suministrar información del sistema, cuántos pasajeros entraron, cuántos pagaron, de qué valor y toda esta información a través de estos equipos es llevada hacia el centro de información para que, obviamente, la planificación y los demás tomen esos datos y hagan sus funciones.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Como información al usuario, ¿qué van a hacer?

Ing. Marcelo Narváez, funcionario de la Secretaría de Movilidad: Eso vamos a ver luego, pero es toda la información de rutas, de los horarios, de los servicios, de los sitios de conexión, y cualquier otra eventualidad que pueda haber, si hubo un corte de servicios porque hubo un accidente, todo ese tipo de información está integrada a los usuarios.

Sale de la sala de sesiones el Concejal Patricio Ubidia (10h45)

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: También en información al usuario se le va a indicar el tiempo en el cual va a llegar la próxima unidad, que es lo más importante que el usuario va a saber en una estación en qué tiempo llega la próxima unidad.

Concejala Daniela Chacón Arias: Sólo un tema, cuando vayan a hacer llegar los TDRs y demás, me imagino que sí van a poner que presenten varias alternativas de torniquetes, hay ya nuevas tecnologías que no son tan bruscas como esta foto que está aquí, entonces sí me parece importante que dentro de las especificaciones técnicas que se va a establecer a los proveedores se pueda considerar eso, porque esta tecnología es bien antigua.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: El torniquete básicamente se lo va a utilizar donde hay gran afluencia de gente y en los corredores, por ejemplo en los buses no está previsto utilizar torniquete, sino validadores.

Ing. Marcelo Narváez, funcionario de la Secretaría de Movilidad: Continuando, el Municipio es responsable de la infraestructura eléctrica hasta fuera de las estaciones, su responsabilidad es proveer el fluido eléctrico a las estaciones. El concesionario en cambio a su vez, es responsable de toda la infraestructura eléctrica dentro de las estaciones, la infraestructura de comunicaciones dentro de estaciones, instalaciones de

equipo y mantenimiento y contratar servicio de fibra óptica. Continuando con la parte del aspecto tecnológico, los buses alimentadores y colectivos contarán con equipos para validación, fiscalización de la evasión, información al usuario y control de flota a través de los paneles de información variable, las cámaras estereoscópicas de conteo de pasajeros, los parlantes para dar información, los validadores que permiten el descuento de la tarifa y un computador a bordo que tiene el bus para manejar la información. Entonces, los transportistas tienen la responsabilidad de tener la unidad, los buses o las unidades listas de acuerdo a los requerimientos que se les especifique, para que el concesionario, una vez que esté la unidad bajo esas condiciones, pueda llegar a instalar el cableado, los equipos y el mantenimiento de los mismos. De esa manera se llegaría a instalar los equipos en las unidades. Continuando con el componente tecnológico, vamos a hablar del componente del SIR, entonces el sistema de gestión de recaudo estará centralizado y de toda la información que recibe de las estaciones, de los buses, de las redes de recarga externa, de los comercios y puntos de personalización, esa información llega al sistema de gestión de recaudo y este sistema a su vez emana la información hacia los diferentes componentes del sistema de recaudo, el uso es hacia el sistema de la planificación de recursos empresariales, gestión de contabilidad, gestión de la nómina, entonces la información llega para la administración, también llega para el sistema de gestión de clientes, entonces llega a la atención al usuario, a los terminales de mantenimientos, con lo cual, quienes están en estas unidades que dan la gestión de inventarios, gestión de clientes, gestión de mantenimiento, gestión de reportes; así mismo, el sistema de gestión de recaudo entregará información mediante terminales a la Secretaría de Movilidad, en donde ellos podrán tener la gestión de emisión, conciliación y auditoría. A los operadores también les llegará la información mediante terminales en sus oficinas y básicamente aquello servirá para el control de la evasión, básicamente para que puedan tener los reportes.

De esa manera, el sistema de gestión de recaudo, reparte la información generada en las unidades, para que los diferentes componentes puedan hacer su trabajo. En cuanto se refiere al SAE, a la ayuda a la explotación, el sistema contará con un sistema que permitirá la planificación de la operación del sistema integrado de transporte y el control y supervisión de las operaciones. Desde este centro recibirán la información de la flota troncal, alimentadora y buses convencionales, recuerde que aquí el Metro no informa de los datos operacionales porque ellos tienen su propio sistema de transportación, lo que va a dar el Metro es esa información consolidada para la información al usuario que es diferente, pero no del control de flota porque eso lo manejan de manera especializada. La información al usuario sí, los servicios, los horarios, eso sí va a ser trasladado para que todo el mundo lo conozca, pero al resto del sistema convencional y de los VTRs, la información que se genera servirá para la planeación y control de la supervisión, terminales de planeación y supervisión, aquí se planifica la flota, las rutas, se hace el control, la supervisión de la flota, si han cumplido los kilómetros recorridos, las rutas, los horarios, todo este tipo de información llega hasta el centro, para que ellos a su vez puedan verificar, además las fiscalizaciones que

puedan realizar, los reportes para los diferentes pagos, como lo vimos anteriormente, si han cumplido o no con el contrato que se ha establecido. Pero además este centro de ayuda a la explotación tendrá una vinculación con la Agencia Metropolitana de Tránsito y también con semaforización, por las eventuales situaciones que se pueden dar en la vía, accidentes, manifestaciones, entonces de esa manera se coordina para poder tener el control de la vía y poder a su vez planificar la operación de emergencia y dar atención a los usuarios, de esa manera actúa el SAE.

Y, la parte financiera o componente, el diseño, suministro, implementación de operación del sistema inteligente de transporte estará a cargo de una concesión, como ya lo habíamos dicho, esa concesión tendrá una duración referencial de 10 años que eso es lo que el estudio ha determinado, de que en ese tiempo es el adecuado para que se puedan recuperar las inversiones del concesionario. El concesionario tendrá la obligación de efectuar el diseño, al igual que ingeniería de detalle, suministro, implementación, operación y mantenimiento de todas las unidades funcionales en los 4 subsistemas de transporte, el sistema incluye también en esta parte al Metro porque en el Metro también está el recaudo, solamente la operación es la que tiene individualizada. La implementación de las unidades dentro de la concesión deberá realizarse de acuerdo a este cronograma, es lo que planteaba el estudio, entonces los 10 de años de la concesión, hasta la línea verde, estará, entre el año 1 y 2 que se implementarán los corredores, luego, en el año 1 estará el Metro, en el año 1 y 2 los corredores y a partir del segundo año hasta el cuarto año se espera tener toda la ruta de los convencionales.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: ¿Por qué se cambió esta hoja de ruta? Había una primera fase que era el sistema integrado. Es un problema cultural, no es cuestión de decir que desde tal año todo el mundo debe estar funcionando con la tarjeta y creo que era saludable. Yo, cuando se dio el primer data room, hace año y medio, estaba previsto así, ese sería el gran período de prueba en los sistemas inteligentes, para que cuando llegue a implementarse en el período de pruebas del Metro, esto fluya adecuadamente porque el manejo es mucho más complicado en el sistema del Metro. Cuál fue la razón para que la consultora haya recomendado, me imagino que es la recomendación de la constructora, que se implemente directamente en el Metro y en todos los corredores.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: Esa es la recomendación del consultor pero sí, en un trabajo conjunto entre la Empresa del Metro y la Secretaría de Movilidad, hemos ajustado los cronogramas. Más adelante vamos a poder ver el cronograma que nosotros estamos recomendando, justamente con las consideraciones que usted está tomando en cuenta muy acertadamente. Nosotros creemos que vamos a salir con el corredor al menos central que es el Trole, en operación, justamente cuando el Metro entre en la etapa de pruebas, es decir, en paralelo, mientras el Metro entra en etapa de pruebas que va desde el mes de abril de 2019 hasta octubre de 2019, comenzamos a

implementar en el corredor central, que es el Trole, que tenemos toda la infraestructura montada, ya el sistema de recaudo, en paralelo.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Esa es la pregunta, por qué si inicialmente había una primera fase.

Ing. Marcelo Narváez, funcionario de la Secretaría de Movilidad: El tema principal es que en realidad ha habido mejoras. La última consultoría termina más o menos por el año 2016 y luego, la aprobación de la ordenanza en primer debate y luego en segundo que terminó prácticamente, todo eso demoró esos tiempos y claro, demoró estos tiempos, y claro, se va acortando y no se alcanzaba a hacer primero los convencionales y prácticamente se tuvo que dar la vuelta a las fases.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Esto es vital, lo que acaba de mencionar el arquitecto y valida la Secretaría, porque si el proyecto enfrenta otras demoras o dios no quiera se cae el proceso, está diciendo usted, la demora en el tratamiento de la ordenanza.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: La ordenanza fue aprobada en el mes de octubre de 2017, a partir de ahí hemos comenzado a trabajar, hemos pedido la conformación de la Comisión, hemos también pedido, el consultor a los multilaterales, que los multilaterales nos va a facilitar el consultor hasta la segunda quincena de enero, porque con eso vamos a poder, entre el 15 de enero y el 30 de febrero ya llamar al concurso, esos son nuestros tiempos, y el concurso, por el modelo de concurso y por el tipo de concurso no puede ser antes de 6 meses, entonces, estaríamos adjudicando en el mes de agosto el concesionario.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Eso está claro señor Secretario, yo sé cómo están trabajando ahí, pero, en simultáneo, el sistema integrado del Metro es por una demora en el tratamiento de una norma jurídica, el retraso no obedece.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: No. Estamos planteando la concesión, la adjudicación del concesionario. Si la adjudicación del concesionario no se da en agosto y se demora más, nuestra prioridad es el Metro porque el Metro tiene que arrancar y para las pruebas debe tener el sistema, entonces; entonces en abril de 2019 tenemos que al Metro darle todas las facilidades para que pueda realizar las pruebas, entonces tenemos que, dependiendo el concesionario, empujar para que esto, dadas las circunstancias, como primera prioridad es el Metro.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Pero entonces, esa fue la razón, la demora en el tratamiento de la normativa.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: Claro, porque recién tenemos la normativa en octubre, noviembre de 2017, no pudimos tener antes.



Ing. Bladimir Ibarra, funcionario del despacho del Concejal Carlos Páez: Gracias Presidente. Me parece que está claro lo que se está diciendo es que arrancan en abril 2019 con el Metro; en enero 2010 con el sistema integrado de transporte y en el mismo año, enero 2010, con los convencionales.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Abril 2019, en simultáneo arrancan Metro, Sistema Integrado; y, en enero de 2020 convencionales.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: En enero de 2020 convencionales.

Ing. Bladimir Ibarra, funcionario del despacho del Concejal Carlos Páez: La pregunta era relacionada con la proyección de la demanda del Metro, estaba relacionada como bien hace referencia el Presidente, Eddy Sánchez, con la operación del Sistema Integrado de Recaudo, con el sistema de transporte convencional inclusive. ¿Cuál es el impacto, si la Empresa del Metro ha proyectado el impacto que esto tiene en el arranque de operaciones del Metro sin sistema integrado de recaudo con el transporte convencional? ¿Cuál es el impacto? Ya sabemos que no alcanzan, pero eso, se proyecta una demanda en el sistema integrado de recaudo, la realidad operativa va a ser que vamos a arrancar sin sistema integrado de recaudo. ¿Cuál es el impacto que eso tiene en el arranque de operaciones del Metro? Esa es la una pregunta.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: El período de pruebas arrancamos.

Ing. Bladimir Ibarra, funcionario del despacho del Concejal Carlos Páez: Pero, con el transporte convencional por fuera del sistema integrado de recaudo, eso obviamente tiene un impacto en la demanda, entonces, cuáles son los números que el ingeniero Anderson hace sobre el tema, que sería bueno saber, esa la una pregunta. La otra pregunta hace relación con el sistema integrado de recaudo mismo, es una concesión a 10 años, de manera general, la experiencia del país sobre el control de los sistemas nos dice que, ahí, donde se ha logrado desde la institucionalidad pública, controlar la inteligencia de este sistema, pensemos en el caso de CORPAIRE, ahora, Agencia Metropolitana de Tránsito, pensemos en el caso del Registro Civil o pensemos en el caso del Servicio de Rentas Internas, es decir, esas instituciones, la matriculación y revisión vehicular de Quito, el Registro Civil y el recaudo de impuestos, funcionan más o menos bien, entre otras cosas, porque tienen control de la inteligencia del sistema. Hay otras instituciones, ejemplo, al Agencia Nacional de Tránsito, que operan mal, entre otras cosas, porque viven eternamente dependientes del desarrollo, actualización y mantenimiento de los sistemas, de una contratación a terceros que no se soluciona hasta el día de hoy, en el caso de la Agencia Nacional de Tránsito. Entonces, con ese antecedente, cómo está previsto, en el marco de la concesión de 10 años, la transferencia de la inteligencia del sistema, si está previsto incorporarle en el año 2, en el año 3 o en el año 10, la transferencia de la propiedad del sistema a una unidad de la

Agencia Metropolitana de Tránsito, a la propia unidad existente de desarrollo tecnológico, es decir, qué tienen pensado para evitar que a futuro, en vez de avanzar, retrocedamos en esto que refiere el control sobre la inteligencia del sistema.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Antes de que respondan. Creo que en los TDRs debe haber una exigencia de que la transferencia tecnológica en el año 7 debe ser válido para 10 años de retorno, en el año 7, previo a la transferencia tecnológica definitiva, debe haber la renovación tecnológica. Eso debe considerarse, por favor.

Sr. Mauricio Anderson, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Respecto al tema de transferencia tecnológica, de hecho habíamos pensado y estamos por lanzar los términos de referencia y tenemos diseñado en borrador la formación de la unidad de una unidad de control única de gestión del tránsito, que se encargaría precisamente de validar los informes; y, esa unidad o esa agencia, como quieran llamarle, sería la responsable de asumir, tanto la tecnología a nivel de software, de hardware, tanto como el conocimiento que se vaya desarrollando, y de hecho van a estar en paralelo, es decir, no es que vamos a esperar a que venga el año 7 para hacer un proceso de transferencia de tecnología; el proceso de transferencia de tecnología. Los procesos de conocimientos y luego los procesos de tecnología van a ser.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Pero no todos están en uno.

Sr. Mauricio Anderson, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Pero la transferencia de conocimientos.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Pero sí previa la transferencia definitiva, previo a eso debe haber, por eso decía, el año 7 es un proceso de renovación tecnológica, sino heredamos una tecnología del año 1, por exagerar, y en el año que tenga que entrar la institucionalidad a hacerse cargo, una vez terminada la transformación.

Sr. Mauricio Anderson, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Renovación de tecnología.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Pero viene actuando con la tecnología de punta pues, no del año 1.

Ing. Marcelo Narváez, funcionario de la Secretaría de Movilidad: La tecnología, digamos, en teoría, no es que se quedaría a cargo de la municipalidad, porque en 10 años ellos tendrán nuevamente que hacer los modelos; se termina su concesión y la municipalidad le da así mismo la manera de cómo va a proceder su siguiente período,

si lo va a hacer de manera propia o, otra vez lo va a hacer con concesión a otro concesionario o al mismo si es que participan, y de esa manera lo que el Municipio tiene es un servicio a través de un tercero. Lo que la municipalidad en este caso hace es, gestionar, fiscalizar y todo lo que hemos dicho, esas responsabilidades que tenía, pero no se haría cargo, al menos en ese modelo de ahora, no se haría cargo de la tecnología como tal para quedarse con los equipos porque termina la concesión, si ya sale tendría que darle, no sé si al mismo o a otro, para que pueda implementar los equipos.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Todos esos fundamentos son importantes, sino lo que pasó con los semáforos, no pudieron ramificar el sistema porque no pudieron acceder, no hubo una adecuada transferencia en los semáforos.

Sr. Nicolay Castellanos, funcionario de la Secretaría de Movilidad: Señores Concejales, buenos días. El tema de los 10 años, según lo que arrojan los resultados de la consultoría, era que él determina una obsolescencia de los equipos con un período de vigencia de 5 años y es por eso que determinaba los 10. Al quinto año va a haber una renovación tecnológica obligatoria y finalmente al año 10 debería dejar otra renovación tecnológica.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Muchas gracias. Las preguntas de Bladimir, antes de proceder.

Sr. Mauricio Anderson, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Los temas de la demanda. Al ser esta la visión, el concepto de un sistema integrado de transporte público, hay una serie de factores de movimientos superiores que tienen una demanda, uno de esos factores importantísimos está en la definición de las rutas, evidentemente, eso es un elemento fundamental. Otro elemento está planteado también a nivel de tarifas, otro componente importantísimo. Respecto a la primera parte, al rediseño de las rutas, en la consultoría realizada por Salvador Rueda, en que plantean la serie de acciones, eso ha servido de insumo para la consultoría que ya está contratada y que está en marcha para la actualización de la demanda. Entonces, los primeros resultados empezaremos a verlos, yo creo que, en marzo o definitivo ya en abril, y ya con eso podemos empezar a jugar o asimilar, esa es la palabra correcta, cómo afecta las distintas rutas y cómo afecta los elementos de la tarifa. Podemos ya ver esto, cómo va, en toda esa simulación del modelo, cómo va a determinar la distinta proyección de la demanda en las estaciones y en conjunto. Ya para el mes de abril podemos ir analizando mucho más exacta y cuantitativamente más acercada al modelo.

Ing. Bladimir Ibarra, funcionario del despacho del Concejal Carlos Páez: Sólo para hacer una pregunta más a Mauricio, el número de ahorro que manejaba en la proyección de la demanda, en el arranque de las operaciones del Metro dan 450.000 viajes, es decir, tú a la fecha no tienes un número de impacto sobre ese número de

ahorro de lo que significa arrancar sin el sistema integrado de recaudo para el transporte convencional.

Sr. Mauricio Anderson, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Ellos no tienen nada que ver con el sistema integrado de recaudo, tienen que ver con la dirección de la ruta porque esos son los que alimentan la columna vertebral, entonces, cuando se hizo el estudio de la demanda en el año 2011, por ejemplo, no estaba considerado, porque no existía el Corredor Sur Occidental, un tema importantísimo, no existía una serie de otros corredores o de otros elementos que alimentan; es decir, lo que nos va a dar ahora el estudio de demanda, son las nuevas proyecciones; primero basadas por nuevos insumos o nuevos elementos que ya están operando en la ciudad; y, segundo, también cómo va a influir el potencial de rediseño de otras rutas y frecuencias, sobre todo los transversales. Entonces, yo no me atrevería este rato a pronosticar una estimación de la demanda, creo que sería demasiado aventurado, la verdad tendría demasiados elementos intuitivos. Esperemos a que a finales de marzo y en el mes de abril ya tenemos un tema mucho más sólido y cuantitativamente mucho más riguroso.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Perfecto.

Concejala Daniela Chacón Arias: Creo que en esa línea es importante saber de la planificación de la Secretaría de Movilidad. Fausto, para la implementación de la consultoría de Fausto Rueda, es decir, había un cronograma, habían unos recursos, habían unos plazos y unos tiempos; entonces, sí sería importante tener presente que en otra sesión de la comisión, nos puedan traer ustedes la planificación de la implementación de esa reorganización de rutas y frecuencias que igual, tiene que empezar ya, para que empiece a funcionar cuando el Metro esté funcionando; y, yo había dicho en esa ocasión, y me parece que fue acogiendo la recomendación del Salvador, que ustedes van a requerir un equipo determinado sólo para eso, es decir, no puedes meter a toda tu gente de la Secretaría de Movilidad, que está abarrotada de trabajo en un montón de otras cosas, sino que yo creo que hay que hacer una contratación específica de un equipo que se dedique solo a trabajar en eso, en la asignación presupuestaria de este año yo me quejé, no me pararon bola, 1.5 millones de dólares para eso es nada, frente a un presupuesto que estaba implementado de USD 150.000, que bueno, es a plazo, no es inmediatamente, entonces sí sería importante saber, Fausto, cómo van a empezar esa implementación.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: Sí, señora Concejala. Lo que primero estamos analizando es traer un técnico que se va a incorporar máximo la próxima semana, únicamente para trabajar sobre la consultoría de Salvador Rueda, él va a comenzar únicamente, porque, claro, ustedes más que nadie sabe cómo está la Secretaría de Movilidad, pero este técnico va a venir únicamente para extraer toda esa información y comenzar ya a trabajar y darle viabilidad al proyecto y esa será la cabeza para de ahí ir estructurando todo lo que se tenga que estructurar. Yo creo que se va a

incorporar máximo la próxima semana, que va a ser la cabeza de esto de la nueva restructuración de las rutas y frecuencias.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Antes de avanzar, si es que estás de acuerdo Daniela, necesitamos que nos hagan llegar de manera formal, los resultados de la consultoría que estamos tratando este momento. También de Salvador Rueda, porque lo que hicimos aquí es asistir a una exposición del consultor, lo cual jurídicamente no es válido para nosotros. Quedamos en que ustedes en 30 días validaban. Ha pasado suficiente tiempo. Igualmente, nos hagan llegar en físico y magnético, con firma de responsabilidad. La Secretaría acoge y valida estos dos estudios, sabemos que éste ya está validado, para sobre eso, no sé en qué tiempo podemos entrar a discutir en la Comisión el estudio de rutas y frecuencias. Y disculpen que me salga un poco del tema, pero la pregunta que plantea Bladimir es vital para nosotros. ¿En qué tiempo estaríamos Secretario?

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: Le voy a pedir que nos dé unos, que se incorpore el técnico. Hacer un trabajo conjunto con él y voy a intentar que el técnico se incorpore esta misma semana para ganar tiempo, más depende de eso.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: En febrero podríamos ya tener.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: Yo creo que en febrero sí ya podríamos tener algo más concreto y más real, hablar sobre todo el tema del estudio que nos hizo Salvador Rueda, cómo traerlo ya a aterrizar en una realidad.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Entonces, para finales de febrero y finales de abril, que entreguen información, para poder entrar a discutir esos proyectos. Le agradezco. Sigamos, por favor.

Ing. Marcelo Narváez, funcionario de la Secretaría de Movilidad: Continuando con la parte del aspecto financiero, hay que establecer que decíamos aquí que en el proceso de licitación, los proponentes deberán presentar una oferta económica por cada validación realizada en el sistema de transporte público; es decir, aquí, de alguna manera, la llave para la presentación económica es cuánto va a costar por cada validación en el sistema. La evaluación de los componentes se realizará con base en la propuesta técnica y la propuesta económica. La oferta económica será un monto de dólares o de dinero por cada validación realizada en el transporte público y que podrá como máximo ser de, y estos son los costos de las validaciones recomendadas o establecidas por el consultor, la ponen como máximas; los oferentes deberán no obtener más que estos valores. Entonces dicen, para validar en el Metro Bus Q, los corredores VRTs y el sistema central, USD 0.036, tres centavos y medio, más o menos, costará o valdrá cada validación, este es el costo que recibirá el concesionario por la prestación o por su inversión en la tecnología, los equipos y el manejo de los mismos. En el transporte

convencional sería de USD 25 y llegaría a subir a USD 27 centavos, en la medida en que se vayan incorporando los servicios, o 2 centavos y medio. La línea del Metro sería de 3 centavos y medio, 0.36 cada validación, y en la de cable se ha establecido de acuerdo a los costos, de 0.63, sería la más cara la validación ahí, estos son los valores que, con los costos de los equipos, en el número de unidades que se determinaron o que se entregó como información, o sea, toda la información de costos, de flota, implementada de equipos y con esa corrida financiera por 10 años, determina el consultor que esos serían los costos máximos, como él lo dice ahí, que deberían tenerse en las ofertas de quienes van a implementar el SIR, SAE, SIU.

La otra parte de la oferta económica será evaluada en función de la participación de cada unidad funcional o de cada subsistema, dentro de los costos totales del Sistema Inteligente de Transporte, entonces, el consultor establece que debería estar que el Metro Bus Q, los corredores, se incrementaría un total 57%, en transporte convencional 38%, la línea del Metro 4 y la de Quito Cable 2%. Estos porcentajes tienen que ver con la participación dentro de los costos totales del Sistema Inteligente de Transporte.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Creo que está mal ahí, da un total de 101%.

Ing. Marcelo Narváez, funcionario de la Secretaría de Movilidad: Lo que está es aproximado seguramente los valores con los decimales, está puesto un número mayor, entonces uno de esos da el total. En todo caso, estos dos elementos, tanto el cuánto va a costar cada validación y estos porcentajes que serán componentes de los costos totales en cada uno de los subsistemas. Entonces, en base de esto, el consultor dice, las ofertas deberán ser evaluadas en la parte económica que está presentando; y, básicamente ahí es donde termina la consultoría y el otro producto que son los términos de referencia borrador, para la licitación de este proceso y de esta concesión que es parte obviamente. Con estos documentos, eso vamos a verlo a continuación, porque qué hacemos con esto; entonces, vamos a dejar primero el punto 5, y luego vamos a decir, con las 2 consultorías al final, en qué hemos quedado, como vamos a proceder o cómo estamos procediendo, para llegar a que se implemente eso. Eso lo comentamos luego.

La presentación se adjunta al acta como anexo No. 3.

Concejala Daniela Chacón Arias: ¿Esto implica también que se debe aprobar la política tarifaria, cierto?

Ing. Marcelo Narváez, funcionario de la Secretaría de Movilidad: Sobre todo para la parte más urgente, bueno, para las dos, tanto para esta pero sobre todo para la operación del manejo.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: La estructura tarifaria.

Concejala Daniela Chacón Arias: Seguimos aquí, está lista la ordenanza para segundo debate, trabajamos meses nosotros en eso.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Entonces, pasemos al punto 5 y retornamos para tratar el esquema financiero.

5. **Conocimiento del informe de la Consultoría sobre "Evaluación de Alternativas para la implementación del Sistema de Recaudo en la Primera Línea del Metro de Quito", y resolución al respecto.**

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Por favor, señor Gerente.

Sr. Mauricio Anderson, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Bien, hago la presentación del ingeniero Franklin Chimarro que es el Gerente de Puntos e Instalaciones de la Empresa, también me acompaña, sobre todo para asesorarnos con los detalles sobre los cuales cae todo este asunto que está dentro del ámbito de la resolución de esa gerencia. El contenido de esta presentación tiene que ver, sobre todo con los objetivos que se pretenden, queridos compañeros, vamos con esto a determinar de una forma más precisa, y también las alternativas de implementación planteadas en la consultoría, básicamente dos aspectos, los cronogramas derivados de las alternativas y las consideraciones para su implementación. Desde ese punto de vista, el objetivo es, en esencia, promover un plan de implementación, para el sistema integrado de recaudo en el Metro, pero partiendo de un análisis de esas alternativas desde un aspecto técnico, financiero y sobre todo estratégico. El tema de la estrategia creo que es clave porque ya dije hace un ratito, la implementación de estos sistemas, específicamente el sistema integrado de recaudo, que al final del día es el pegamento que une todo; si no tenemos ese pegamento los demás elementos no van a funcionar. Las alternativas que están planteadas son tres, de estas, dos satisfacen el requerimiento de contar con una concesión única cuyo alcance incluye las cuatro unidades funcionales, estamos hablando del tema corredores, del tema del Metro, el Cable y los convencionales, esas son las unidades funcionales. La primera alternativa prioriza la implementación de los corredores del Metro Bus Q, entonces, son los corredores, luego, en la segunda instancia está el Metro de Quito, Cables y los convencionales. La segunda alternativa prioriza la implementación del Corredor Central del Trolebús y el Metro, los dos, y luego los otros corredores, Cable y los convencionales. La alternativa tres prioriza la implementación sólo del Metro de Quito.

Entonces, vamos con la primera de las alternativas uno y dos, sobre las cuales en las siguientes láminas vamos a ver ya el detalle.

Concejala Daniela Chacón Arias: Perdona Mauricio, antes de que sigas, ¿tenemos una copia de la presentación? Que nos hagan llegar, por favor.

Sr. Mauricio Anderson, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Sí, por supuesto.

Sr. Mauricio Anderson, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Entonces, estas alternativas uno y dos, donde vemos que hay una serie de elementos que son sumamente positivos y la ordenanza; y, el tema de la norma técnica que estaba planteada para el año 2017 y básicamente el factor clave de éxito de esto era de que la Ordenanza, los objetivos y la norma técnica deberían estar listos hasta diciembre pasado, para dar cumplimiento obviamente al cronograma. La ordenanza así, claro, los pliegos, están planteados los TDRs pero no tenemos el tema de la norma técnica; y, la norma técnica en nuestra opinión es un tema fundamental porque si no tenemos ese tiempo y ese marco en el cual esto se va a definir, la plataforma, podríamos caer en una serie de riesgos, es decir que tendríamos que cubrir sistemas, sistemas de interfaces y es un aspecto al que le damos muchísima prioridad, y también los bancos están muy alineados en ese sentido de que debe hacerse esa normativa. Hay ese cronograma donde están las fechas y quiénes eran los responsables de cumplir las distintas acciones. No sé si hay algo sobre el tema que quisieras, Franklin, ir pormenorizando, ya vamos al detalle de las láminas sobre la alternativa uno y la alternativa dos.

Ing. Franklin Chimarro, funcionario de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Sí, porque básicamente esta presentación, esta definición es válida tanto para la alternativa uno como para la alternativa dos, puesto que obedecen a una etapa pre contractual y eso que se necesita para proceder con la siguiente fase, entonces, esta es una lámina común para las dos alternativas.

Concejala Daniela Chacón Arias: ¿Y, en dónde estamos en ese cronograma?

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Hay un retraso en ese cronograma.

Ing. Franklin Chimarro, funcionario de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: En realidad sí, a finales de 2017 deberíamos haber tenido todo esto, pero lo único que tenemos hasta el momento, únicamente tenemos la ordenanza, entonces nos falta todavía norma técnica, nos falta afinar los pliegos, tener unos pliegos definitivos y eso es un poco lo que nos está deteniendo al momento.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: A ver si se puede, Fausto, porque la ordenanza establece la comisión técnica que debe crear esta oficina e ir trabajando. O sea, ya en el tiempo tenemos crítico, tenemos un retraso, de lo que dijo Fausto, al menos de dos meses.

Sr. Mauricio Anderson, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Bien, entonces, con un poco más de detalle, Franklin, tú que estás muy al tanto de esto, que nos expliques ya el detalle.

Ing. Franklin Chimarro, funcionario de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Bien, entonces, esta lámina también es común para las dos alternativas porque obedece en cambio al período de la licitación y al cierre del contrato. Evidentemente, al ser un tema tan grande y que engloba a varias unidades funcionales, el consultor ha hecho la recomendación de la contratación de un asesor internacional con vasta experiencia en estos temas y que dé apoyo y seguimiento al proceso de la licitación, hasta el cierre de la misma, hasta la fase de negociación, adjudicación y firma del contrato. Entonces, básicamente en esta diapositiva se reflejan las actividades que debemos hacer para la licitación, cierre del contrato, las fechas y los responsables. La recomendación del consultor establece la contratación de los asesores internacionales en un número de tres, debido al potencial número de ofertas que puede haber y al estudio que se debe hacer de esto. Luego, la alternativa uno planteaba que en la implementación vamos a dedicar todo el esfuerzo máximo al implementar el sistema integrado de recaudo, SIR, SAE, SIU, en los corredores, arrancamos con los corredores, pero esto trae un problema, de que dejaba relegado la implementación del Metro de Quito porque debíamos probarlo primero en un sistema que esté en funcionamiento, pero el problema de esto es que Metro de Quito empezaba para 2021 y eso no podía ser; entonces, planteó la siguiente alternativa, esta alternativa se basa

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: ¿Para 2021?

Ing. Franklin Chimarro, funcionario de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: No. Si es que empezamos en las fechas actuales, o sea, era evidenciar lo que se tenía planificado desde el inicio, con fechas actuales, cuándo estaría ingresado. Exacto. En la alternativa dos, en cambio, ¿cuál es la premisa?, de que el Metro de Quito debe tener sistema de recaudo para el funcionamiento.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Disculpe que le interrumpa, pero esta no es la alternativa. Aquí se estaría ya adjudicando el contrato, septiembre dice, asumiría que, si el período de prueba es finales de abril, en siete meses debe estar implementado, probado y listo para que entre a período de pruebas.

Ing. Franklin Chimarro, funcionario de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Eso es lo que refleja la alternativa dos. La alternativa uno indicaba que a 2018, a septiembre de 2018, que es aquí el cuarto período

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: O sea, ¿ya no hay alternativa uno?.

Concejala Daniela Chacón Arias: Ya deberíamos haber estado implementando.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: ¿Ya no hay alternativa uno?

Ing. Franklin Chimarro, funcionario de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Por eso, justamente la alternativa uno, falleció alternativa uno y nos vamos por la alternativa dos. La alternativa dos lo que está proponiendo es que arranquemos con los corredores, y específicamente con el corredor central del Trolebús. En esta alternativa vamos a arrancar a la par, corredor central Trolebús y también Metro de Quito, porque era parte de los términos de referencia de esta consultoría que el consultor evalúe las alternativas, considerando que Metro de Quito debe tener recaudo operativo en octubre de 2019; esto nos hace ver que el período de pruebas arrancaba en abril de 2019, entonces, eso está considerado en esta alternativa dos y el consultor ve como viable esta alternativa.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Con recaudo operativo en abril de 2019.

Ing. Franklin Chimarro, funcionario de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Operativo en octubre de 2019, en fase de pruebas desde abril de 2019, esa es un poco la consideración que hay que hacer. Sin embargo, para la implementación de la alternativa dos, recordemos en esta parte de aquí, que debíamos haber solventado todos estos temas que están presentados ahí, hasta finales de 2017, lo cual a esta fecha ya nos supone un retraso. Esta alternativa dos sería viable hacerla pero necesitamos ya de ciertas definiciones, como por ejemplo, ¿no sé si Mauricio desea retomar?

Sr. Mauricio Anderson, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: No, está bien, explícales y yo voy a englobar ciertos conceptos.

Ing. Franklin Chimarro, funcionario de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Para la implementación de esto, sí necesitamos ciertas definiciones como son, él había identificado los problemas de la Empresa de Pasajeros y por eso una justificación o una definición era la situación del personal de taquillas de la Empresa de Pasajeros, también se enfocaba en las adecuaciones, en la infraestructura que hay que hacer en las estaciones que ya están operativas, las estaciones nuevas no porque sí se tiene infraestructura, en las del Metro tampoco porque estamos considerando las alternativas para cualquier solución que se pueda dar, y en Metro Cables de la misma manera. Necesitamos sí, la definición de la integración tarifaria o la política tarifaria, la ejecución de la norma técnica, la organización de los operadores privados, principalmente del sistema convencional, en este tema es la socialización, estamos hablando más de la socialización, un poco el tema de rutas, el tema de la policía tarifara, cómo se va a cobrar, a eso se refiere; y, también lo de la gobernabilidad de la

concesión, para explicar sobre este último tema tenemos estas siguientes diapositivas, aquí le involucra mucho a la Secretaría de Movilidad.

Concejala Daniela Chacón Arias: Perdón, ¿puedes volver? Esto que debemos tener definido ya, se refiere a ya ahorita, o cuál es el plazo que ustedes están considerando que esto debe ser resuelto en función de la alternativa dos.

Ing. Franklin Chimarro, funcionario de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Hemos nosotros trabajado en algunas mesas de trabajo en conjunto con la Secretaría de Movilidad y hemos estado un poco trabajando en el tema de hojas de ruta y cronogramas porque Metro de Quito está trabajando en una consultoría junto con Banco Mundial para definir el modelo de operación, el modelo de explotación de la Primera Línea del Metro de Quito; y, estamos tratando de empatar todos los ítems que a nosotros nos interesan como son el tema específico de la política tarifaria. En esta definición de hojas de ruta, hemos acordado que deberíamos tener estas definiciones al mes de marzo.

Sr. Mauricio Anderson, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Quisiera hacer una explicación.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Por favor.

Sr. Mauricio Anderson, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Para absolver esto de los aspectos de la operación del Metro, al menos se debe tener la respuesta a dos puntos fundamentales, el primero tiene que ver con el volumen de cuántos pasajeros vamos a llevar, supongo que va a la inquietud planteada, cuánta gente vamos a llevar, la primera; la segunda pregunta aquí es cuánto me queda para mí, sin esas dos preguntas, eso es de cuánto me queda para mí, está derivada de la política tarifaria, cómo nos repartimos el pastel; y, cómo nos repartimos el pastel es fundamental también tener un derivado porque de ahí se debe derivar, valga la repetición de la palabra, es, si es que va a haber o no estos subsidios y a su vez eso está íntimamente ligado a la política de las tarifas, entonces, todo tiene una consecuencia. Los aspectos obviamente de tarifa, de la política tarifaria y su estructuración no están en nuestra cancha, pero sí tenemos que tener las respuestas adecuadas para poder hacer las invitaciones; sin respuesta a esas dos preguntas estaremos en un callejón sin salida.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: ¿Cómo llegaron a 10 años entonces?

Sr. Mauricio Anderson, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Bueno, ahí tengo entendido, yo me he hecho la misma pregunta, hay una serie de respuestas con respecto a ciertas estimaciones iniciales de cuánto podría esto ser la inversión de un concesionario, cuánto podría ser un retorno, en fin, hay

números gruesos que pueden ser relativamente, porque son referenciales, 10 años pueden ser, pero eso antes del referencial, pero a referencia a eso, al sistema integrado de recaudo.

Ing. Franklin Chimarro, funcionario de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Continuamos con el tema de gobernabilidad en la concesión, para entender un poco mejor, se refiere mucho a la Secretaría de Movilidad que sería la entidad que administre el contrato de concesión con el socio tecnológico y el socio tecnológico que se encarga de llevar a cabo en cambio la implementación de este sistema. También habla de la formación del comité técnico que sería el encargado o definido con la Secretaría de Movilidad, con miembros permanentes de cada una de las empresas afectadas y que permite la comunicación entre las partes, entre los participantes, o sea, es una manera de cómo hacer que fluya la comunicación y que no haya problemas de coordinación. Y, finalmente llegamos a la alternativa tres.

Sr. Mauricio Anderson, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Bueno, esta alternativa tres plantea en esencia lo que correspondería a la compra de equipos del sistema integrado de recaudo sólo para el Metro de Quito y una posterior en la posible concesión. Está la implementación independiente de la Primera Línea del Metro de Quito, permitirá la integración considerando los siguientes temas: el diseño del sistema debe realizarse con base al concepto de arquitectura abierta, yo creo que eso tiene que ser un *sine qua non*, sino caeríamos en las trampas en que han caído otras ciudades, eso sería terrible; se debe contratar el desarrollo de la norma técnica para que cualquier socio tecnológico y/o proveedor de tecnología garantice la interoperabilidad o sea en inter fases, y la integración tecnológica; la norma técnica debe desarrollarse antes de abrir la contratación del sistema, obviamente es una prueba de fuego fundamental, y en esto, para efecto de esto, sería terrible caer en la trampa de otras ciudades que no tenían esto definido, entonces luego termina en que un ciudadano debe tener 3 o 4 tarjetas o las que sean.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Aquí mismo pasó en el 2008.

Sr. Mauricio Anderson, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Entonces, este es un aspecto también que a los bancos, los 4 bancos que están, digamos, muy atentos a este asunto. Bien, entonces, en ese contexto, la alternativa tres implicaría que, dentro de ese alcance que es, contratación, suministro, implementación, mantenimiento y operación, por cada uno de los sistemas, el alcance en el caso del Metro sería, obviamente la contratación iría por parte de Metro de Quito, el suministro e implementación sería del proveedor de recaudo, el mantenimiento del proveedor de recaudo y la operación sería por parte de Metro de Quito, del operador. En eso, los otros sistemas tanto de cable, de Metrobús y los convencionales, la contratación sería por parte de la Secretaría de Movilidad y los aspectos de suministro, implementación, mantenimiento y operación serían del concesionario responsable, el

concesionario sería responsable de la adquisición, implementación y el mantenimiento. Entonces, un poco esta gráfica se divide los distintos ámbitos y competencias.

Esta también tiene sus peculiaridades, entonces eso me gustaría que Franklin nos ponga al tanto de los detalles.

Ing. Franklin Chimarro, funcionario de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Esta alternativa, igualmente considero que necesitábamos la ordenanza, la definición de la norma técnica, la definición de la ordenanza también para las políticas tarifarias, y, la premisa de la elaboración de este cronograma fue que el Metro de Quito para su operación, tenga un sistema integrado de recaudo, entonces, en función de eso fue basado este cronograma y evidentemente llegábamos a la fecha de operación del Metro de Quito, con sistema de recaudo. Aquí se hizo una definición para la etapa de pre contratación, la etapa de licitación y cierre de contrato, evidentemente aquí se puede ver que la implementación en Metro, la puesta en marcha del Sistema Integrado de Recaudo, finaliza el 27 de septiembre de 2019. Con esto tendríamos operativo, ya consideradas todas las fases de prueba, tendríamos operativo en octubre de 2019 que es la fecha tentativa de operación del Metro.

La presentación se adjunta al acta como anexo No. 4.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Pero, cómo se concibe entrar en el período de pruebas en el Metro sin un sistema de recaudo.

Ing. Franklin Chimarro, funcionario de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: No. Vamos a tener, vamos a entrar en el período de pruebas, la fecha que se está definiendo aquí es que a septiembre usted va a tener un sistema de recaudo cien por ciento operativo.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: ¿El recaudo operativamente comienza en abril?

Ing. Franklin Chimarro, funcionario de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Sólo del Metro.

Sr. Mauricio Anderson, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Sólo del Metro.

Concejala Daniela Chacón Arias: Yo tengo la impresión que esta va a ser la única que van a terminar implementando, por los tiempos, cómo están planteados y que en muchas de las cosas que ustedes están planteando aquí no dependen de ustedes sino dependen de una gestión política del Alcalde, una definición de política del Alcalde, más aún en un año tan conflictivo como este. Me preocupa mucho que ésta va a ser la alternativa que se va a terminar implementando y que después corredores quedan

botados, convencionales se quedan botados y habrá que ver cuando se hace y con todos los riesgos que eso implica; entonces, hay que hacer todo lo que esté en nuestras manos, desde la Comisión de Movilidad ustedes van a contar con todo el apoyo, para que la alternativa dos sea la que se implemente, porque me preocupa que esta sea la alternativa que terminemos implementando.

Ing. Franklin Chimarro, funcionario de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Sólo para acotar, no forma parte de la presentación, pero sí del alcance de la consultoría, debido a que algunas estaciones del Metro de Quito están siendo parte de optimizaciones, entonces fue alcance de la consultoría también evidenciar esas optimizaciones y ver que el número adecuado de torniquetes, máquinas validadoras de acuerdo a las optimizaciones.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Pero no va por ahí.

Ing. Franklin Chimarro, funcionario de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Sólo por comentar.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Yo lo que sí te pediría Daniela, como Comisión generar una carta al ejecutivo, manifestando la preocupación de que hemos caído en un tiempo crítico, y dentro de ese tiempo crítico hay retrasos que nos obligan a adoptar prácticamente la alternativa que está planteándose este momento, y que también le obligan a acelerar una agenda del Concejo en cuanto a política tarifaria, estructura tarifaria, que es fundamental. Y tiene que pasar por Concejo también el tema de la optimización de rutas y frecuencias, no es sólo un tema de la comisión o de ustedes, ojalá fuera así, esto tiene que ingresar a Concejo para poder validarse un reajuste con los métodos planteados y con costo, que si bien es cierto, en el año, al inicio es mínimo, pero va a implicar decisiones de impacto en el presupuesto.

Creo que debemos hacer una carta para dejar sentado esto, como parte de nuestra competencia de fiscalización.

Concejala Daniela Chacón Arias: Incluyendo la manifestación de apoyo de la Comisión para que esto suceda.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Siempre la Secretaría de Movilidad tendrá diferentes subsistemas de apoyo desde la comisión para avanzar en lo que tengamos que hacer para poder realmente alcanzar esto. Esta ha sido una preocupación nuestra, el retraso de 16 meses para aprobar un segundo debate, sí fue preocupación de esta comisión, pública y también de manera directa con el Alcalde. Entenderán que esto puede tener un impacto sobre la ciudad y nosotros tenemos que rendir cuentas a la ciudad indicando qué hemos hecho. Lo que hicimos es legislar a contra reloj para alcanzar un primer debate, y de pronto un freno que se le



metió de 16 meses, que ahora se está reflejando en lo que ya advertimos en la comisión, realmente un retraso crítico. A nuestro criterio lo ideal hubiera sido incrementar para enculturar en la población un sistema integrado, corregir fallas con el tiempo del caso y luego entrar a un período de pruebas, con recaudo operativo desde el minuto 0, del período de pruebas, eso hubiera sido ideal pero vemos que eso no se va a alcanzar. Hablar de septiembre de 2019 es un tiempo demasiado estrecho. Esto básicamente, no sé si estamos de acuerdo.

Concejala Daniela Chacón Arias: De acuerdo.

Ing. Bladimir Ibarra, funcionario del despacho del Concejal Carlos Páez: Concejal, una pregunta. El tema del costo del sistema integrado de recaudo era un rubro que se sacó aparte del Metro, ahora están presentando dos alternativas que tienen, como bien mencionaba la Concejala Chacón, implicaciones técnicas distintas, la una es técnicamente más segura y depende menos de decisiones políticas, etcétera; entonces, ahí para el Gerente del Metro y el Secretario de Movilidad, tienen ya un costo referencial de lo que significa esta nueva alternativa.

Sr. Mauricio Anderson, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: ¿La tres, la dos?

Ing. Bladimir Ibarra, funcionario del despacho del Concejal Carlos Páez: La una, la dos y la tres.

Sr. Mauricio Anderson, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Este momento no, estamos justo tratando de terminar de cuantificar porque obviamente esto, cuando salió del alcance del contrato del Sistema Integrado de Recaudo teníamos unos precios pero esos precios ya estamos actualizando. Y con la cuantificación hacia la alternativa dos, este rato yo no dispongo de una cifra.

Concejala Daniela Chacón Arias: ¿Para más o menos cuándo crees, Mauricio, que tengan una cifra?

Sr. Mauricio Anderson, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Yo creo que estaremos ya manejando esto, hemos estado hablando de esto con la gerencia del proyecto y justamente hablaba ayer con ellos y creo que vamos a tener una reunión para este y otros temas en la última semana de enero y la primera de febrero ya tendremos algo ya marcado.

Concejala Daniela Chacón Arias: A mí me parece importante, Presidente, tal vez deberíamos incluir eso también en el comunicado que vamos a enviar, toda esta implementación, tanto desde la reorganización de rutas y frecuencias, el trabajo que hay que ser con los transportistas, todo esto va a tener un costo. El Alcalde ha planteado la emisión de un crédito donde ninguno de los rubros de ese crédito está

contemplando estas necesidades. ¿De dónde van a salir presupuesto para esto en un año en el que el presupuesto ya está asignado, donde no se asignaron recursos específicos para estos temas?, entonces, ¿eso implica necesariamente que vamos a tener que adquirir un crédito?; y, el crédito, como digo, que nos han planteado, está para hacer canchas sintéticas y obras viales, no para resolver problemas de fondo en la ciudad, como éste. Entonces, sí sería bueno que lo antes posible tengamos como Concejo, información de los costos de esto, para que en la discusión de ese crédito sean estos los temas que vamos a decidir apoyar. Entonces me parece que eso también se debería solicitar al Alcalde.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Incluyamos eso. Esta diapositiva del proceso de licitación de una concesión de las 4 unidades, esto es incluye qué requisitos, esto es lo que nos preocupa, integración tarifaria, el problema social de todo el personal de taquillas, el Metrobús, la socialización, la estrategia de comunicación, no solamente el punto 5 de la gobernabilidad de la concesión, es menos preocupante. Estas pre condiciones van a impactar en el tiempo que estamos marcando nosotros y es nuestro deber indicarle al Alcalde estas preocupaciones. Entonces, señorita Secretaria, esa diapositiva es fundamental. No sé si puede retrocederse para que puedan ubicarse. Integración tarifaria, ese es un desafío enorme de impacto financiero.

Sr. Nicolay Castellanos, funcionario de la Secretaría de Movilidad: En base a las dos presentaciones que habían sido requeridas, la Secretaría ya ha tomado algunas definiciones, entonces, una de ellas, por ejemplo vamos a ver, definitivamente aspiramos como Secretaría y creo que como Municipio, a tratar de hacer todo lo posible para que la alternativa dos se dé, tomando en consideración que el tiempo para implementar la alternativa uno ya realmente está.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: ¿Cuándo tendremos definido eso?

Sr. Nicolay Castellanos, funcionario de la Secretaría de Movilidad: Lo tenemos, lo hemos dicho, vamos por la alternativa dos, le vamos a presentar a continuación un cronograma con esos hitos que son necesarios para de los cuales necesitamos el apoyo de la Comisión para poder cumplir. Entonces, los factores que determinaron irnos por la alternativa dos, como habíamos anotado, involucra ir con el Metro y al menos ir paralelo con la primera línea del corredor central Trolebús. Los factores que determinaron esto fue, como ya vimos, el cronograma, que es el factor más preponderante en este tipo de decisión; la otra que también se había anotado aquí que es la infraestructura, al menos la del corredor central es óptima para la implementación, o sea, tenemos infraestructura, no tenemos tiempo, y obviamente para la implementación de los convencionales existe mayor, o sea, casi ni hablar en esto. Y respecto a la consultoría que les habíamos presentado, sobre el SIR, SAE, SIU, esta es la base que nos ayudará a definir los pliegos, para lo cual en este momento, tal

como anotó Franklin, estamos conversando y ya llegamos a definiciones con el BID respecto a una consultoría que acompañará en el proceso de contar con los pliegos definitivos, inclusive en el proceso de selección, entonces, con el BID hemos acordado realizar esa consultoría, lo van a hacer ellos, y también ir, de pronto me adelanto un poco, con BID también habíamos conversado sobre la posibilidad de que ellos contraten norma técnica, algo que fue también aprobado. En este momento, junto con Metro estamos terminando los términos de referencia, junto con BID, para avanzar en esa contratación que lo van a hacer ellos directamente.

Concejala Daniela Chacón Arias: ¿Esta es la consultoría técnica de acompañamiento? ¿La que está ahí?

Sr. Nicolay Castellanos, funcionario de la Secretaría de Movilidad: No, para aclarar algo, la consultoría que presentamos nosotros tiene un nombre parecido, por eso es la confusión también. La consultoría tiene ese nombre largo, pero lo que necesitamos ahorita es alguien que acompañe al equipo técnico que va a definir definitivamente los pliegos. Alguien que acompañe a la comisión, ayude a redactar los términos definitivos, en base a lo que le habríamos presentado.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: ¿Va a dar los insumos también para la norma técnica esta consultoría?

Sr. Nicolay Castellanos, funcionario de la Secretaría de Movilidad: No, va por separado, pero quien va a contratar va a ser el BID, ambas a la vez. Esta consultoría, la consultoría de acompañamiento va hasta el proceso de selección, acompaña a revisar los pliegos y va hasta el proceso de selección, es un proceso de acompañamiento técnico a la comisión que se va a definir. La confusión se da porque los nombres son similares. A la anterior llamémosle solamente SIR, SAE, SIU, para ser más específicos. Y también, como vuelvo a repetir, con BID acordamos que ellos van a hacer la contratación sobre la norma técnica, que es algo que, como bien anotó el señor Gerente del Metro, es algo que consideramos como Secretaría, algo fundamental.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: ¿En términos de tiempo estamos bien?

Sr. Nicolay Castellanos, funcionario de la Secretaría de Movilidad: En términos de tiempo estamos ajustados señor Presidente, porque ya hemos hecho una nueva revisión sobre los tiempos y cada vez se nos acorta más.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: ¿Sí le han planteado esta preocupación al Alcalde?

Sr. Nicolay Castellanos, funcionario de la Secretaría de Movilidad: Por parte del señor Secretario, sí. O sea, nosotros los equipos que estamos aquí cada vez tenemos

que hacer ciertos ajustes y reajustes, pero en términos reales, creo que un ajuste más ya podría obligar a acoger la alternativa tres que es la que como municipalidad no sería para nada recomendable.

Concejala Daniela Chacón Arias: Como ciudad.

Sr. Nicolay Castellanos, funcionario de la Secretaría de Movilidad: O sea, no sólo como municipalidad, como gobierno, sino como municipio. Entonces, ahí están los tiempos, nuevamente los últimos tiempos que nos habíamos ajustado, insisto, cada vez nos toca ajustarnos más. Tenemos la preparación de los fierros, con la conformación de la delegación que va a realizar la revisión respectiva, que me parece que Fausto solicitó ya por escrito al señor Alcalde la conformación de esa comisión.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Hay que componerla e indicar justamente quiénes son los integrantes, no sé quién falte, porque Secretario hay, representantes de cada subsistema están, falta es delegado del Alcalde, nada más, el resto están nombrados. Yo sí quisiera que en ese sentido se canalice esa preocupación, se conforme inmediatamente esa comisión, se constituya.

Sr. Nicolay Castellanos, funcionario de la Secretaría de Movilidad: Insisto señor Concejal, el señor Secretario que yo creo que la semana anterior envió una carta al señor Alcalde solicitando la conformación de la Comisión. Me parece que inclusive hacía sugerencias, pero el oficio por parte de la Secretaría ya fue enviado.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Correcto. ¿Algo más?

Sr. Nicolay Castellanos, funcionario de la Secretaría de Movilidad: Nada, lo que les había conversado en términos generales es eso, que estamos en el proceso de la contratación pero a través del BID sobre el acompañamiento y sobre el mapping de la tarjeta; como Secretaría estamos también elaborando los términos de referencia para algo que también es fundamental y que lo habíamos visto que es cuál va a ser la forma de redistribución de los ingresos, algo también importante para eso, si bien tenemos tiempo pero no nos vamos a quedar, esperamos lanzar el proceso de contratación de esa consultoría ya el primero de febrero. Ese es el programa de implementación que le vamos a hacer llegar que, insisto y valga la preocupación estamos con los tiempos extremadamente, en algunos aspectos creo que poco optimistas, pero que pueden ser factibles de hacer. El cronograma que está presentado ante ustedes es solamente la alternativa dos, desde el punto de vista de Secretaría.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Seguimos con la dos.

Sr. Nicolay Castellanos, funcionario de la Secretaría de Movilidad: Es la que estamos luchando porque salga, que consideramos que como Secretaría, a la ciudad no le conviene tener separados los sistemas por más norma técnica que tengamos, yo creo que es fundamental, inclusive para el tema de la demanda del Metro, reconsiderar al menos tener, lo ideal hubiese sido tener los VRTs, ya consolidados al menos los VRTs; vamos a empezar con el Corredor Central.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Esa era la razón de la primera fase.

Sr. Nicolay Castellanos, funcionario de la Secretaría de Movilidad: Así es, esa era la razón, pero los tiempos no dan así que vamos a hacer todo lo posible. En eso hay un hito que también ustedes ya han manifestado el apoyo, el tema de la política tarifaria es fundamental.

Concejala Daniela Chacón Arias: No puedes armar el esquema del sistema.

Sr. Nicolay Castellanos, funcionario de la Secretaría de Movilidad: Esto influye también en los pliegos, porque no va a ser que nosotros lancemos un proceso de concesión con tantas incertidumbres, que al final no tengamos oferentes. Respecto al pasivo laboral, nosotros como Secretaría solicitamos un informe a la Empresa de Pasajeros, creo que fue hace un mes, solicitamos un informe tanto a la Empresa de Pasajeros como también a los señores operadores de transporte privado, pero la Empresa de Pasajeros solicita que se realice una consultoría debido a la complejidad que de hecho es el tema del manejo del pasivo laboral; es un tema social, económico, y un tema de las aristas de complejidad del caso.

Concejala Daniela Chacón Arias: ¿Cuántos son?

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Números.

Sr. Nicolay Castellanos, funcionario de la Secretaría de Movilidad: Sí, se consideran entre 600 y 800, cifras totalmente extraoficiales, entre 20 y 25 millones de dólares, considerando también para esto las etapas de implementación y ciertos aspectos que van a ir en los pliegos porque no podemos de una decir que vamos a sacar a todos, no, probablemente todo va atado al proceso de concesión, van atados los pliegos a la definición sobre el pasivo laboral.

La presentación se adjunta al acta como anexo No. 5.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Yo creo que vamos a necesitar igual retomar este tema cuando ya esté terminada la alternativa dos y hablemos sobre una sola alternativa, no sé si ya para finales de este mes, principios de febrero podemos. Cuando haya Comisión, haya base de la consultoría.

Sr. Nicolay Castellanos, funcionario de la Secretaría de Movilidad: Sí, igual creo que es compromiso de la Secretaría mantener esto hasta que, dados los tiempos y dado el apoyo que necesitamos mutuamente para el bien de la ciudad, yo creo que es compromiso de la Secretaría mantenerlos informados permanentemente de cómo vamos avanzando nosotros en los temas.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: ¿Tentativamente?

Sr. Nicolay Castellanos, funcionario de la Secretaría de Movilidad: Sí, por supuesto, yo le transmitiré esto al Secretario.

Resoluciones:

1) La Comisión de Movilidad en sesión extraordinaria realizada el miércoles 10 de enero de 2018, luego de conocer el informe de la Secretaría de Movilidad y de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, sobre los resultados de las siguientes consultorías: *"Asesoramiento técnico en el proceso en el proceso de contratación de la provisión de servicios del Sistema Integrado de Recaudo, Sistema de Ayuda a la Explotación del Sistema Integrado de Recaudo, Sistema de Información al usuario para el Sistema de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito"*, y, *"Evaluación de Alternativas para la Implementación del Sistema de Recaudo en la Primera Línea del Metro de Quito"*, por unanimidad de los Concejales miembros de la Comisión de Movilidad, Daniela Chacón, Sergio Garnica y Eddy Sánchez, en ejercicio de su competencia de fiscalización **resolvió:** remitir al señor Alcalde la presente comunicación, manifestando la preocupación de la Comisión, respecto del retraso en la implementación del Sistema Inteligente de Recaudo en el Sistema de Transporte Público, lo cual nos obliga a plantear a usted se acelere el tratamiento de la agenda del Concejo Metropolitano de Quito en cuanto a temas como la política tarifaria, la estructura tarifaria, el pasivo laboral que se generaría por la implementación del sistema de recaudo; y, el estudio de rutas y frecuencias.

La Comisión solicita se adopten las medidas necesarias para avanzar en el proyecto de implementación del Sistema Integrado de Recaudo, con la alternativa más viable para beneficio de la ciudad, recalando que oportunamente, a lo largo de 18 meses, la Comisión ha insistido a usted sobre el tratamiento de la ordenanza en referencia en el Seno del Concejo Metropolitano, e insiste nuevamente en la necesidad de que sean abordados por el Cuerpo Edificio los demás temas concomitantes, planteados en el párrafo anterior.

Respecto al proceso de licitación de la concesión de las 4 unidades funcionales, que es parte de la presentación del Informe de la Consultoría sobre la Implementación del Sistema de Recaudo en la Primera Línea del Metro de Quito expuesta por el señor Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, Sr. Mauricio

Anderson, la cual se adjunta para su conocimiento, manifestamos que los "Requisitos" detallados en la misma, marcan el principal motivo de preocupación de la Comisión ya que generarán impacto y es necesario abordar esos temas de manera urgente.

Finalmente, la Comisión manifiesta su apoyo a la Secretaría de Movilidad, como ente rector en materia de movilidad, para llevar adelante los proyectos planteados, necesarios para el correcto funcionamiento del sistema de transporte.

Registro de Votación			
Integrante Comisión	A favor	En contra	Ausente
Lic. Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión	1		
Abg. Daniela Chacón Arias	1		
Abg. Eduardo Del Pozo			1
Abg. Sergio Garnica	1		
MSc. Patricio Ubidia			1
TOTAL	3		2

2) La Comisión de Movilidad en sesión extraordinaria realizada el miércoles 10 de enero de 2018, **resolvió:** solicitar al Secretario de Movilidad, emita para conocimiento de la Comisión el informe de validación respecto de las consultorías contratadas para la "Implementación del Sistema Inteligente de Recaudo SIR, SAE, SIU"; y, el "Estudio de Rutas y Frecuencias para el Distrito Metropolitano de Quito".

Adicionalmente resolvió comunicarle que el informe será conocido por la Comisión en la sesión ordinaria, que se convocará la última semana del mes de febrero del año en curso.

Registro de Votación			
Integrante Comisión	A favor	En contra	Ausente
Lic. Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión	1		
Abg. Daniela Chacón Arias	1		
Abg. Eduardo Del Pozo			1
Abg. Sergio Garnica	1		
MSc. Patricio Ubidia			1
TOTAL	3		2

3) La Comisión de Movilidad en sesión extraordinaria realizada el miércoles 10 de enero de 2018, **resolvió:** solicitar al Gerente General de la Empresa Metro de Quito, emita para conocimiento de la Comisión el informe de validación respecto de la consultoría contratada para la "Evaluación de Alternativas para la Implementación del Sistema de Recaudo en la Primera Línea del Metro de Quito".

Adicionalmente resolvió comunicarle que el informe será conocido por la Comisión en la sesión ordinaria, que se convocará la última semana del mes de febrero del año en curso.

Registro de Votación			
Integrante Comisión	A favor	En contra	Ausente
Lic. Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión	1		
Abg. Daniela Chacón Arias	1		
Abg. Eduardo Del Pozo			1
Abg. Sergio Garnica	1		
MSc. Patricio Ubidia			1
TOTAL	3		2

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Muchísimas gracias, no hay más puntos, damos por terminada la sesión.

Siendo las 12h05, se clausura la sesión. Firman para constancia de lo actuado el señor Presidente de la Comisión y el señor Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito.

Lic. Eddy Sánchez
Presidente de la Comisión

Abg. Diego Cevallos
Secretario General del Concejo
Metropolitano de Quito



Marisela C. /

ANEXO 1

f

aula

ALCALDÍA

R

**ANÁLISIS
BUS TURÍSTICO DE DOS PISOS
EN LA CIUDAD DE QUITO**

X

ANTECEDENTES

OCT. 2010.

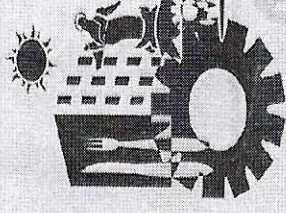

• PROYECTOS TURÍSTICOS INNOVADORES

- Quito Tour Bus fue uno de los ganadores como un emprendimiento turístico que ofrece rutas en buses de dos pisos

PROYECTO - CRITERIO DE EVALUACIÓN

- Eje Social (3)
- Eje Ambiental (2)
- Eje productivo turístico (3)
- Eje comercial – técnico (4)
- Eje económico – financiero (3)

10 DE OCTUBRE, 2010



PROYECTOS TURÍSTICOS PRODUCTIVOS INNOVADORES

Convocatoria 2010 para la presentación de propuestas:

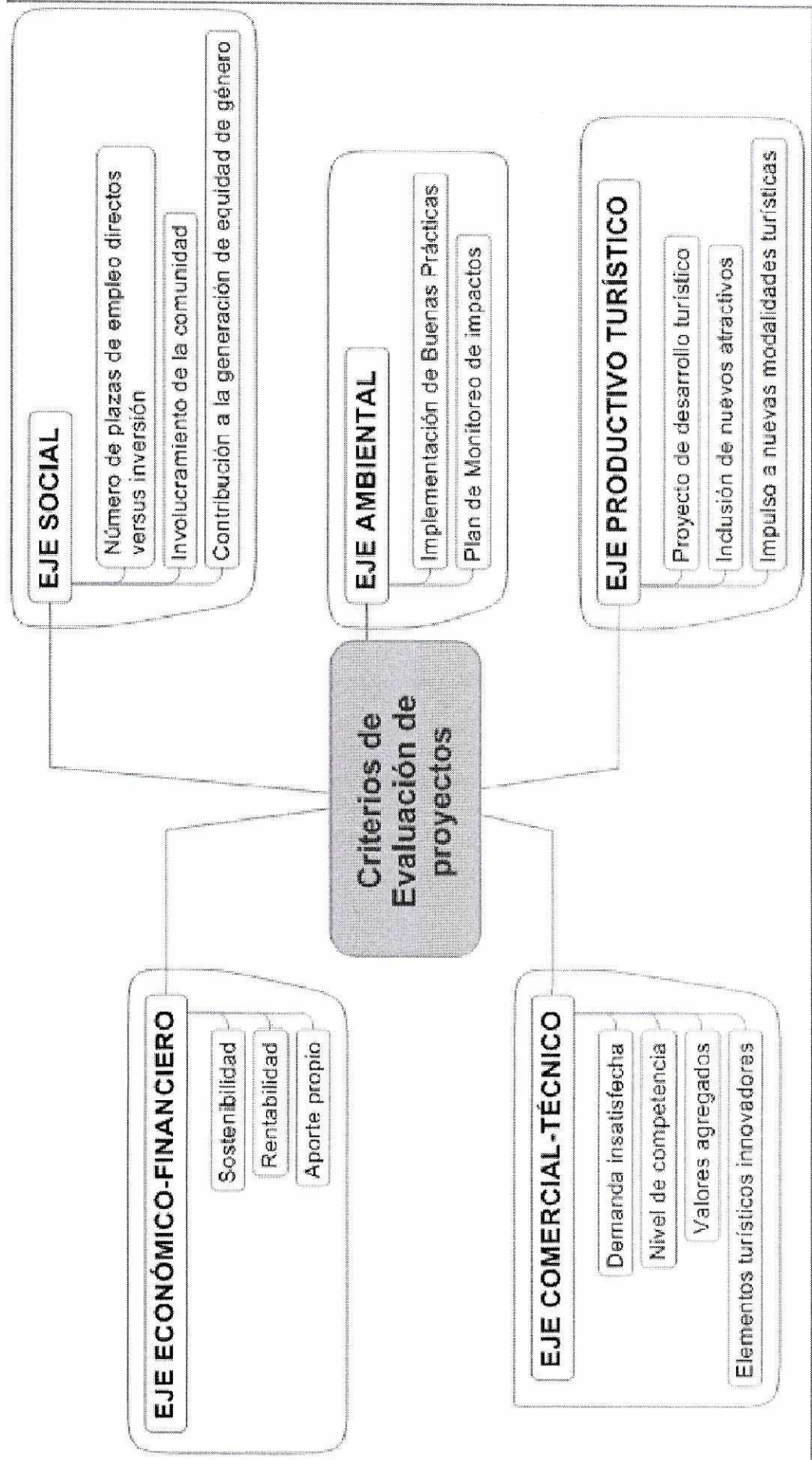
La *Empresa Pública Metropolitana de Gestión de Destino Turístico*, que tiene a su cargo el desarrollo de la actividad turística en el Distrito Metropolitano de Quito, a través de la generación y reconversión de nuevos productos turísticos, adecuación de la infraestructura turística, capacitación, formación y profesionalización en el sector turístico, tiene el interés de convocar al concurso abierto para la presentación de proyectos turísticos productivos innovadores en el Distrito Metropolitano de Quito, para potenciar e innovar la actividad turística de la ciudad, fomentando la creación de nuevos productos turísticos, estimulando el pensamiento creativo y original enfocado en el desarrollo de emprendimientos innovadores en la actividad turística y así premiar a los mejores proyectos propuestos.

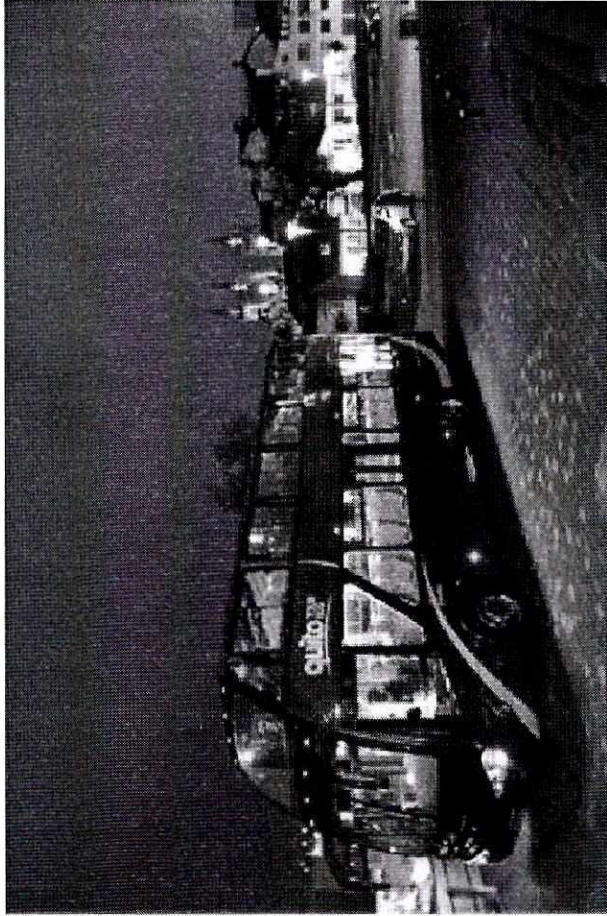
Las Propuestas:
Según formatos y requisitos mínimos, deben estar dirigidos a nombre de la **EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE GESTIÓN DE DESTINO TURÍSTICO**. Enviar dos copias (2) en sobre cerrado y entregarlos hasta el día 30 de Noviembre de 2010 a las 12h00, en la siguiente dirección: Av. Gran Colombia N.º 4-134 - Antiguo Hospital Eugenio Espejo, con el asunto: **CONCURSO PROYECTO TURÍSTICO PRODUCTIVO INNOVADOR**.

Bases y premitos del concurso disponibles en la página web de la empresa pública www.quito-turismo.gov.ec



CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE PROYECTOS TURÍSTICOS





Convenio Quito Turismo - Quito Tour Bus

Quito Turismo

- Gestión con entidades públicas
- Señalización turística en las paradas circuito urbano
- Promoción turística
- Difusión en redes sociales

Quito Tour Bus

- Operar turísticamente con estándares de calidad
- Entrega de 500 espacios libres anuales
- Pago de un fee a Quito Turismo (4%)

● ●

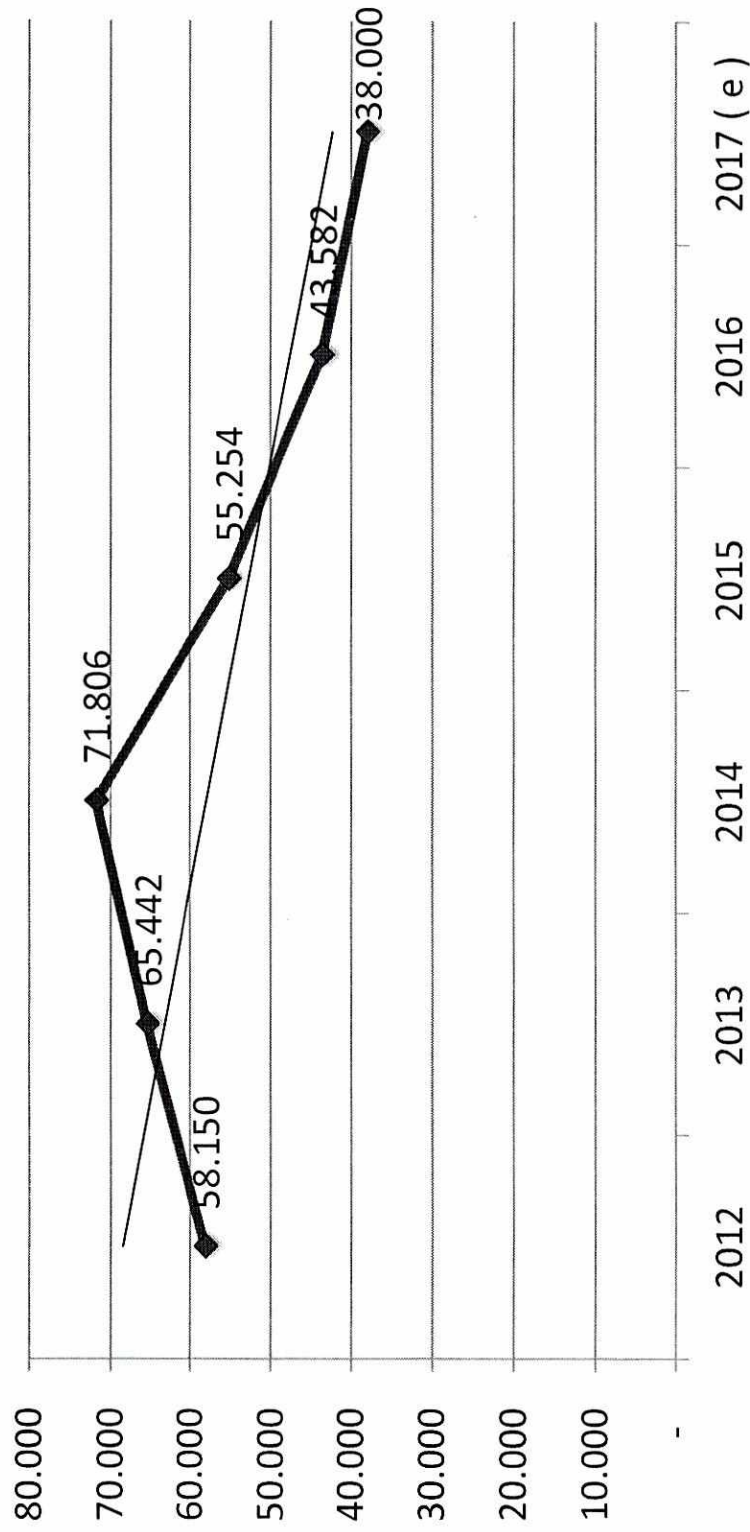
Análisis Preliminar Turístico

Nueva oferta bus de dos pisos

- Similar de modalidad operativa turística Hop on - Hop off.
- Oferta: de acuerdo el informe que se emitió desde la Secretaría de Movilidad este iniciativa ofrece la misma ruta del producto Quito Tour Bus. Diferenciándose únicamente en un parada.
- Costo es de USD 10 adultos, USD 5 niños
- Estudio de mercado no evidencia ponderación de precios, mercado objetivo, que demuestre la existencia de una demanda insatisfecha.



ESTADÍSTICAS FLUJO TURÍSTICO



A partir del año 2014 existe un descenso de flujo del 13% de pasajeros en relación al año 2016 y una reducción de más del 47% en relación al 2014,

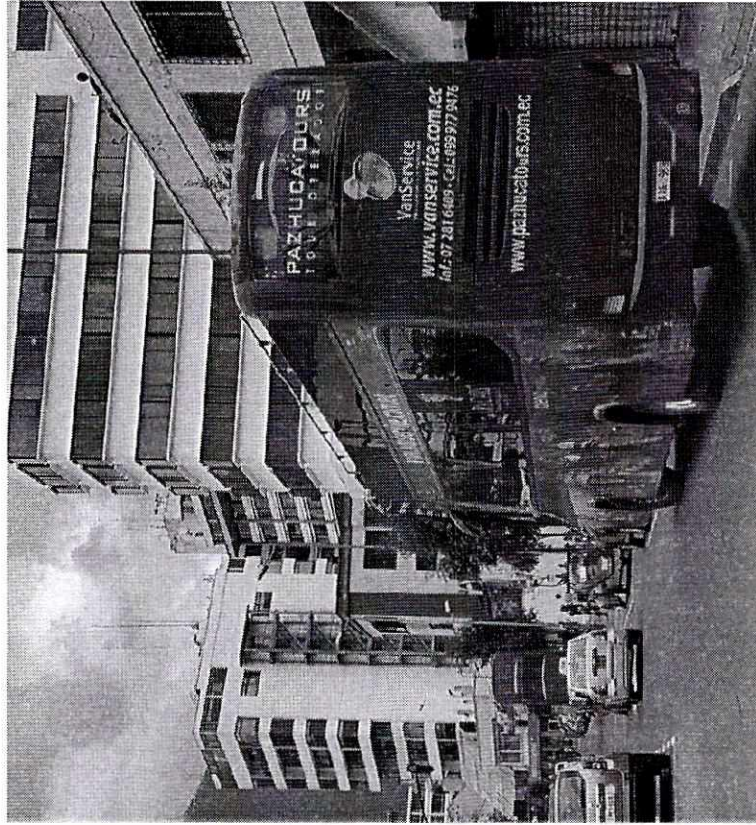
APORTE DE QUITO TOUR BUS A LA CIUDAD DESDE 2011 A 2017

Quito Tour Bus genera empleo
directo a 21 familias.

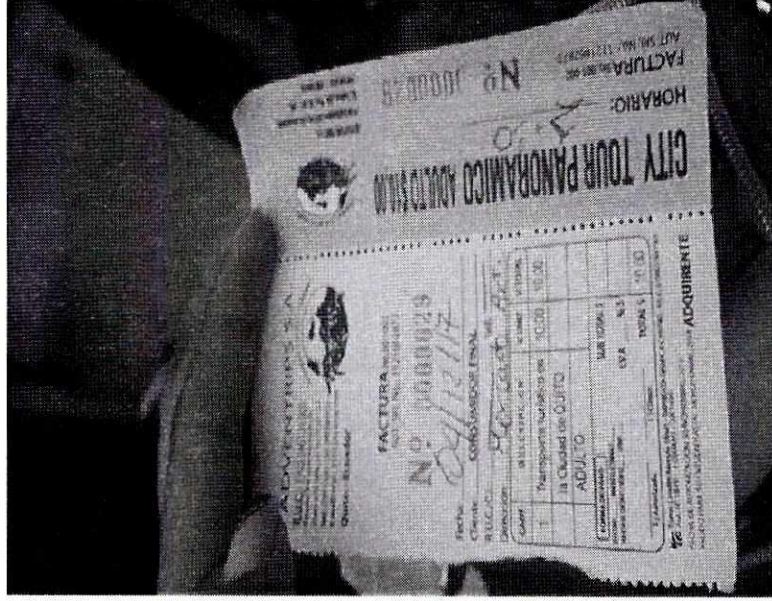
Los empleos indirectos son 48

CONCEPTO	VALOR
FEE ANUAL	\$ 166.528,93
COMISION POR VENTA	\$ 13.104,65
ARRIENDO TRAVEL CENTER	\$ 25.839,34
ENTREGA 500 TKTS ANUALES	\$ 45.000,00
USO DEL ESPACIO PUBLICO NNUU	\$ 6.820,00
1 X 1000	\$ 2.107,48
1.5 X 1000	\$ 2.453,37
CAPTUR	\$ 1.044,00
TASA DE TURISMO	\$ 1.044,00
PATENTE	\$ 5.270,42
TOTAL	\$ 269.212,19

OPERACIÓN DE LA NUEVA OFERTA TURÍSTICA



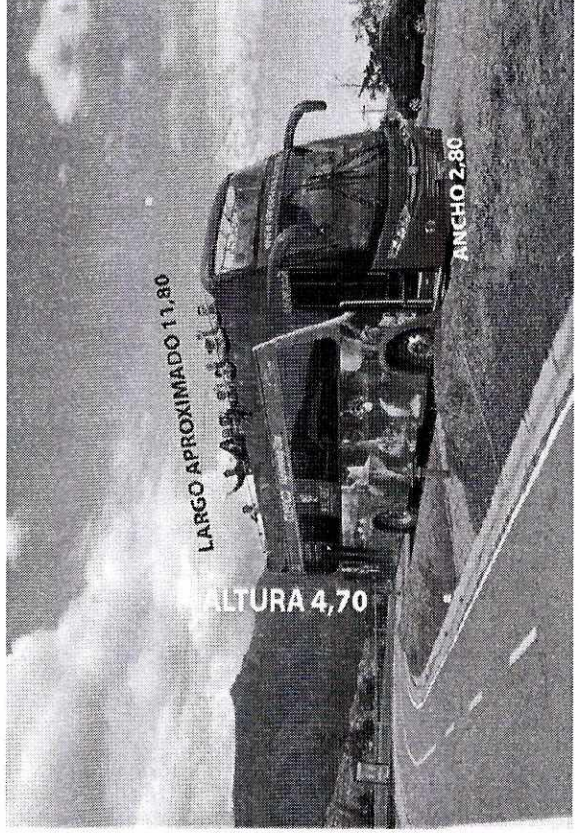
- Paradas improvisadas. Utilizan la zona azul



- Irregularidad en la facturación de los servicios. Facturan a través de una Operadora de turismo

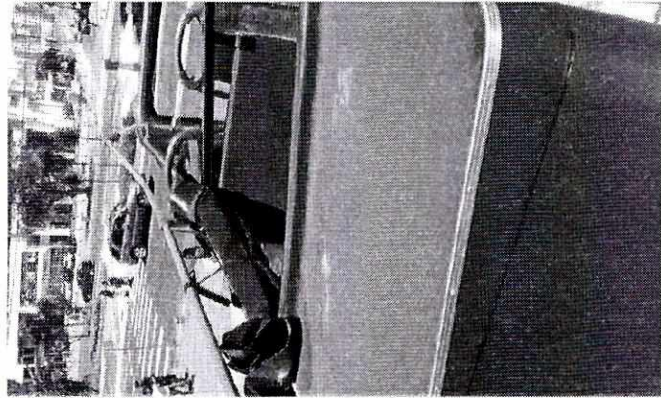
OPERACIÓN DE LA NUEVA OFERTA TURÍSTICA (2)

- Características técnicas de los buses de 2 pisos dado por la EPMMOP en el año 2010:
 - Largo: 10,90 m.
 - Ancho: 2.70 m
 - Alto: 4,15 m
 - Capacidad: 66 pax
 - Año de fabricación 2011 – 2012 - 2013

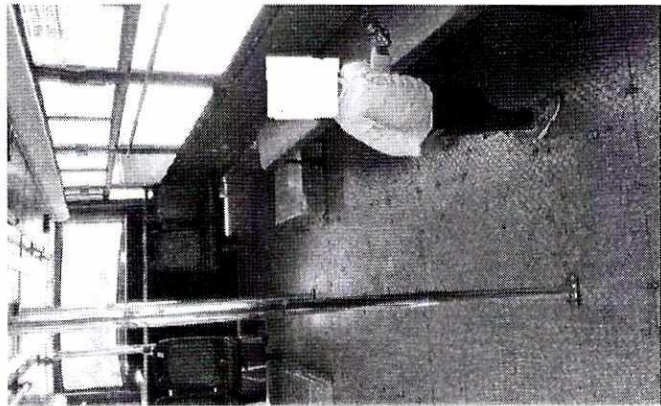


- Características técnicas de los buses (CUE)
 - Largo: 11,80 m.
 - Ancho: 2,80 m
 - Alto: 4,50 m
 - Capacidad: 80-85 pax
 - Año de fabricación 2009 – 2011-2013

BUSES UTILIZADOS POR VANSERVICE



Parte superior del bus sin seguridad ni cubierta adecuada.



Parte interior del bus sin seguridad ni comodidad para los pasajeros.



No aporta a la marca ciudad de Quito bus totalmente brandeado de la ciudad de Cuenca.

Incumple los siguientes parámetros

- No cuenta con estándares de seguridad.
- No cumple con estándares de calidad ni servicios
- Opera con marca Cuenca

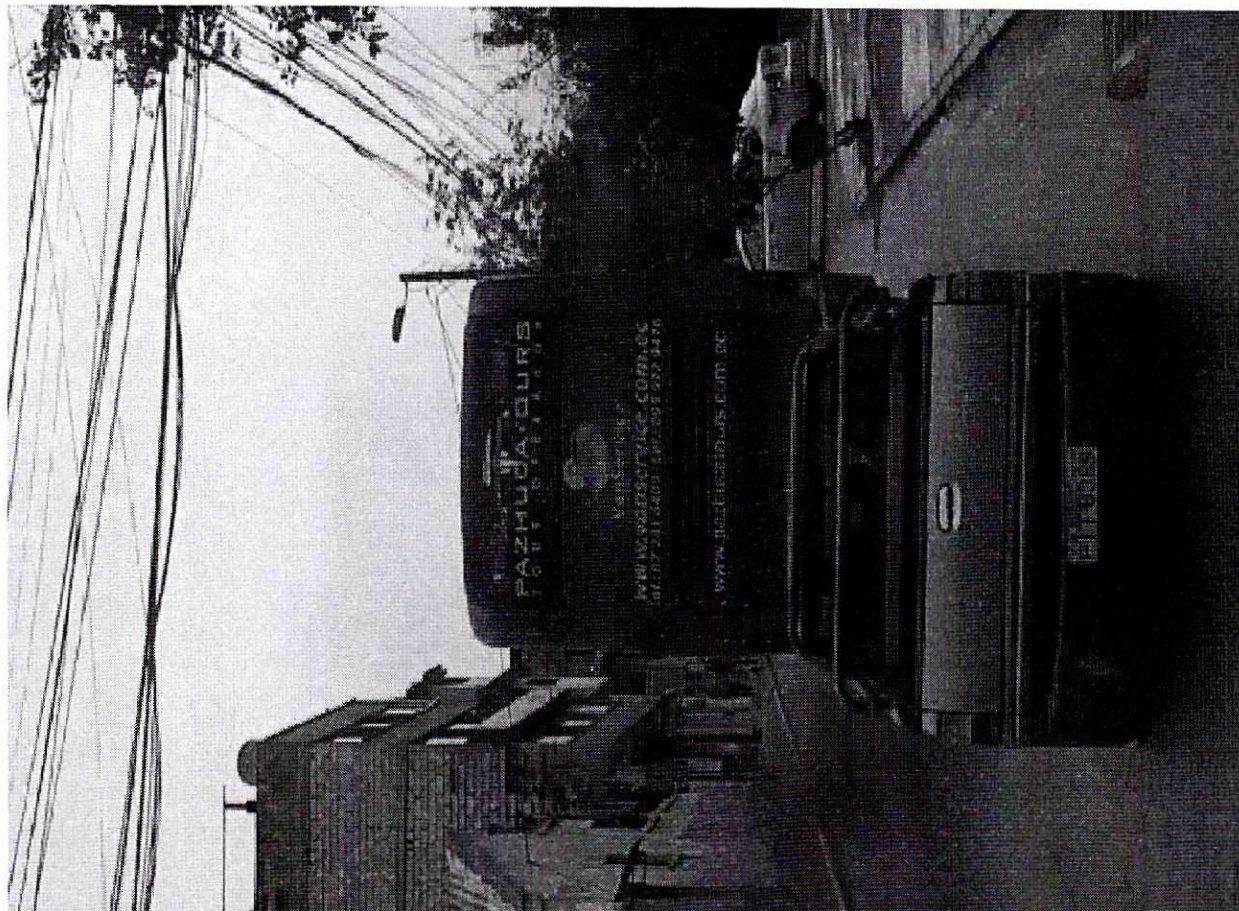
EJE PRODUCTIVO TURISTICO

- Proyecto de desarrollo turístico
- Inclusión de nuevos atractivos
- Impulso a nuevas modalidades turísticas

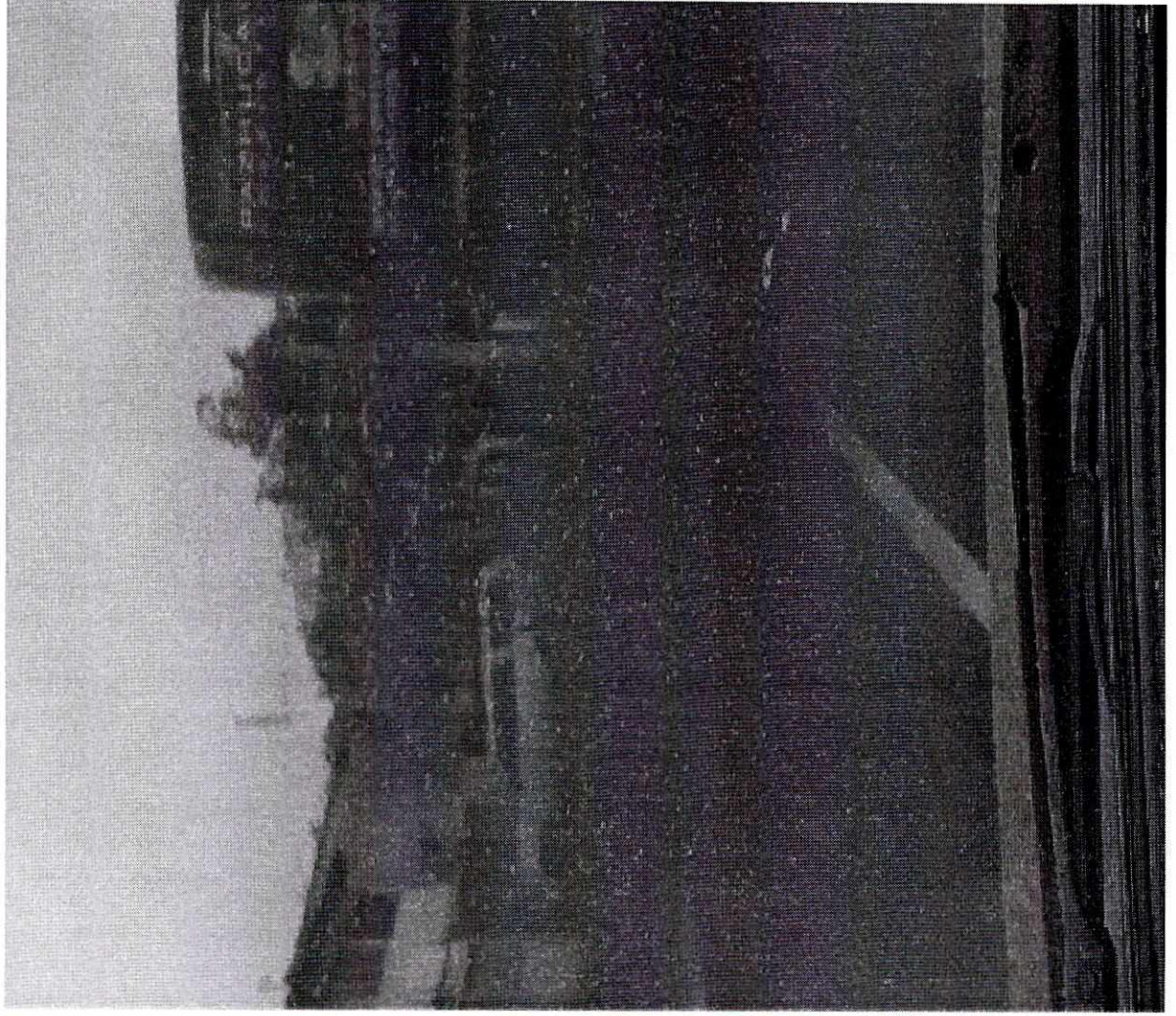
EJE COMERCIAL-TÉCNICO

- Demanda insatisfecha
- Nivel de competencia
- Valores agregados
- Elementos turísticos innovadores

OPERACIÓN DE LA NUEVA OFERTA TURÍSTICA (3)



● ●
OPERACIÓN DE LA NUEVA OFERTA TURÍSTICA (4)



OPERACIÓN DE LA NUEVA OFERTA TURÍSTICA (2)

- Oficio No. SM 1839 – 2017 emitido por la Secretaría de Movilidad.
- Incumple toda disposición emitido por la autoridad
- No cuenta con Registro Turístico, no cuenta con LUAE, no tiene permisos de ocupación de espacio público de las administraciones zonales.

3. Conclusiones y recomendaciones

Una vez, que el día jueves 28 de septiembre 2017, se realizó una inspección a los recorridos en análisis en una de las unidades de dos pisos de propiedad de la Empresa VANSERVICE, y de acuerdo a lo anteriormente expresado, se concluye que los recorridos y sitios de parada expuestos en el numeral 2 de este Informe son técnicamente pertinentes, por lo que se emite criterio favorable para el efecto.

Los recorridos descritos pueden ser modificados por la Municipalidad, acorde con las definiciones de planificación urbana y de movilidad del DMQ.

Posteriormente, el interesado deberá realizar el proceso correspondiente en la Empresa de Gestión de Turismo, Agencia Metropolitana de Tránsito y Administración Zonal respectiva, a fin de contar con todas las autorizaciones previas a la iniciación de la atención al público de los recorridos turísticos planteados. Adicionalmente se deberá gestionar ante las empresas respectivas la realización de las acciones correspondientes a solucionar algunos problemas existentes, para preservar la seguridad de los usuarios, tales como poda de árboles, y levantamiento de algunos cables de energía eléctrica.



Elaborado por: Julio C. Arteaga M.
Revisado por: Marcelo Narváez P.
Para: Rubén Darío Tapia Rivera.



OPERACIÓN DE LA NUEVA OFERTA TURÍSTICA (2)

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- Este tipo de transporte debe ser parte del desarrollo de un producto turístico que es competencia de Quito Turismo.
- Los vehículos que entren a operar deben ser parte de la Planificación Urbana (capacidad de carga de vehículos sobre la calle Benalcázar por la construcción de la Plataforma Única).
- Las nuevas propuestas de circuitos cerrados turísticos en el DMQ deben alinearse al Plan Estratégico de Turismo con visión al 2021, que impulsan nuevos espacios en barrios y centralidades como: La Floresta, Guápulo, Chimbacalle.
- Es necesario que el Concejo Metropolitano de Quito, promueva una Normativa integral que regule las nuevas iniciativas de transporte turístico de circuitos cerrados en el DMQ (bus de 2 pisos, casa 1028, bus-discoteca, entre otros).
- Mientras no se desarrolle esta normativa y no exista la demanda, consideramos que Quito Turismo de acuerdo a sus competencias asignadas en la OM 309 es la entidad llamada a regular estas actividades como producto turístico de la ciudad, en base al proceso ejemplificatorio anterior.

Quito, DM 28 de diciembre de 2017

Oficio No. 001190

Señor
Jaime Córdova Cedillo
**GERENTE GENERAL COMPAÑÍA DE TRANSPORTE TURÍSTICO
VANSERVICE INTERNACIONAL CÍA. LTDA.**
Presente.-

De mis consideraciones:

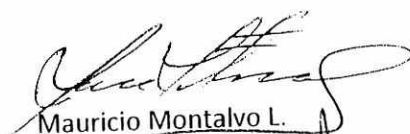
Me refiero a su Oficio No. VAN-11-12-2017 de 11 de diciembre de 2017, mediante el cual informa sobre los requerimientos de la Compañía de Transporte Turístico VANSERVICE INTERNACIONAL CÍA. LTDA., para obtener el permiso para ejercer la actividad turística con unidades de dos pisos en el Distrito Metropolitano de Quito y solicita la entrega del permiso correspondiente, esto es la LUAE, al respecto me permito informar lo siguiente:

El artículo 3 de la Ordenanza Metropolitana No. 308 reformada por la Ordenanza Metropolitana No. 125, señala: "(...) 1. Es competencia del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, el otorgar, suspender, modificar o extinguir las Licencias Metropolitanas. (...), 2. Siempre que el ordenamiento jurídico metropolitano se refiera a la "Autoridad Administrativa Otorgante" se hará referencia al órgano funcional competente para otorgar la correspondiente Licencia Metropolitana sea de manera presencial o virtual. (...), 4. Salvo que otra norma del ordenamiento jurídico metropolitano prevea algo distinto, la Autoridad Administrativa Otorgante será la Administración Zonal, dentro de la circunscripción territorial que tiene asignada, en sujeción al principio de desconcentración."

De lo expuesto, previo a que su representada inicie alguna actividad económica turística en el Distrito Metropolitano de Quito deberá cumplir con todos los habilitantes para poder operar, recordándole que las Licencias Metropolitanas son herramientas de gestión administrativa, por las que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en tutela de los bienes jurídicos respecto de los que ejerce competencia, autoriza actuaciones de los administrados, se entiende por administrado toda persona natural o jurídica, nacional o extranjera, o comunidad, sujeta al ejercicio de las potestades públicas a cargo del MDMQ.

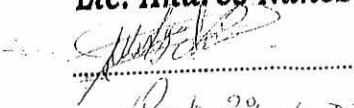
Respecto de la obtención de la LUAE se informa que la Administración Zonal, dentro de la circunscripción territorial asignada será la autoridad administrativa otorgante y competente para otorgar la correspondiente Licencia Metropolitana.

Atentamente,



Mauricio Montalvo L.
GERENTE GENERAL (S)
EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA
DE GESTIÓN DE DESTINO TURÍSTICO
QUITO-TURISMO

Lic. Andres Nuñez



Quito, 29 de Diciembre, 2017.
A las 11:25.

RESPUESTA.

13 DIC 2017

(99)



OFICIO NO. VAN-11-12-2017
Quito, a 11 de diciembre del 2017

Ingeniera
Verónica Sevilla
GERENTE
Empresa Pública Metropolitana de Gestión de Destino Turístico -Quito Turismo
Presente

Señora Gerente:

VANSERVICE INTERNACIONAL CIA. LTDA., Empresa de Transporte Turístico, envía a usted un cordial saludo y le deseamos los mejores éxitos en esta importante gestión.

Señora Gerente, en enero del 2016, la empresa a la que represento, envió una solicitud debidamente sustentada para la implementación del servicio de city tours panorámicos en la ciudad de Quito.

Como respuesta a esta petición, en febrero del 2016, en mi calidad de Gerente y Representante Legal, fui convocado a las oficinas de Quito Turismo, con la finalidad de hacer una exposición pormenorizada del proyecto.

Fue una reunión exitosa y se acordó presentar a la brevedad del caso todos los documentos habilitantes como: permiso de operación, estudio de mercado, nombramientos, Constitución de la Compañía, análisis de oferta demanda del recorrido turístico por la ciudad, entre otras cosas.

Estos documentos fueron presentados el 9 de Noviembre del 2016 y demostramos la legalidad de nuestra actividad.

Mediante oficio No. 0037-DC-EPMGDT-2017, de fecha 16 de enero del 2017, la Directora de Calidad, nos informa que "..... para ejercer nuestra actividad turística debemos obtener la LUAE y para continuar la implementación del servicio turístico, nos dirijamos a la Agencia Nacional de Tránsito, encargada de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vialy que sea dicha entidad la que confirme la viabilidad de la realización de su actividad de transporte en el Distrito Metropolitano de Quito"

Se realizó las consultas pertinentes y encontramos que ese ámbito lo debía resolver la Secretaria de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano, quien atendió favorablemente nuestro requerimiento con fecha 31 de octubre del 2017.

La Gerencia a su cargo, con fecha 26 de octubre del 2017, me envía un oficio, en cuyo texto se menciona la necesidad de mantener una reunión de trabajo conjunta, en dicha reunión se solicitó a VANSERVICE, lo siguiente:

- 1.- El apoyo a la gestión de Quito Turismo, mediante la entrega de gratuidades para grupos vulnerables.
- 2.- La implementación del servicio de buses panorámicos a otras rutas distintas a las autorizadas por la Secretaria de Movilidad del Ilustre Municipio aprobó.



1131



Transfer In-Out - City Tour- City Tour Panorámico • Giras Vacacionales dentro y fuera del país
Autos - Furgonetas-Buses y busetas del año- Capacidad 3-15-20-30-45 pasajeros.



Pasaje San Marcos, Villa N° 62, • Teléfonos: 2888-298 - 2885-404 - 2816-409 • Celular: 099779476
www.vanservice.com.ec • ventas@vanservice.com.ec
CUENCA-ECUADOR.

QUITO
RECEPCIÓN

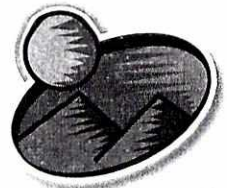
16 58

12 DIC 2017

Recibido por:
Sandoval

0000144

X



VanService
TRANSPORTE TURÍSTICO

Señora Gerente, a fin de iniciar nuestras actividades programadas para las fiestas de Quito, aceptamos la parte de las gratuidades para los grupos vulnerables y accedemos realizar otras rutas, dejando claro que estas rutas serían en unidades adicionales a las 4 autorizadas por la Secretaria de Movilidad, sin embargo, hasta la presente fecha, sin razón ni fundamento legal, nos encontramos en un compás de espera que está costando altos egresos a la Compañía.

Desde el 2016, tenemos una oficina organizada, con un equipo humano de gran experiencia, están instalados todos los sistemas administrativos, financieros y logísticos, listos para generar recursos en favor de la ciudad de Quito.

Cabe recordar, señora Gerente, que Quito Turismo, tiene el compromiso de desarrollar y promocionar turísticamente al Distrito Metropolitano de Quito, en beneficio del visitante local, nacional y extranjero.

Quito Turismo, debe facilitar y gestionar el desarrollo y promoción del turismo, tendiendo a promover las mejores prácticas de calidad, tanto a nivel nacional como internacional.

Mi compañía, garantiza todos los estándares de calidad, por la experiencia en el mercado y se acopla a la gran perspectiva de Quito Turismo.

Es lamentable observar cómo se entregan los permisos en un tiempo no mayor a 15 días,... a locales comerciales, bares, discotecas, mini markets, hoteles, licorerías, mientras que mi compañía está en compás de espera por 56 días, aproximadamente.

PETICION FORMAL:

VANSERVICE INTERNACIONAL CIA. LTDA., ha cumplido con todos los requerimientos solicitados por su Gerencia, y tomando en consideración que los recorridos cuentan con la autorización pertinente por parte del ente emisor, VANSERVICE CIA. LTDA., solicita:

La entrega del permiso correspondiente, esto es la LUAE.

Señora Gerente, exijo tener una respuesta favorable de su parte.

Atentamente,


Jaime Córdova Cedillo
GERENTE GENERAL
VANSERVICE INTERNACIONAL


VanService Internacional
TRANSPORTE Y TURISMO
www.vanservice.com

c.c.: Señor Mauricio Rodas, Alcalde Metropolitano de Quito
c.c.: Señor Fernando del Pozo, Vicealcalde Metropolitano de Quito



Transfer In-Out - City Tour- City Tour Panorámico • Giras Vacacionales dentro y fuera del país
Autos - Furgonetas-Buses y busetas del año- Capacidad 3-15-20-30-45 pasajeros.



A VANSERVICE y QUITO TOURBUS
15/12/2017

MEMORANDO EPMGDT-DM-2017-395
Quito DM, 15 de diciembre de 2017

PARA: Verónica Sevilla
GERENTE GENERAL

CC: Carmen Huras
DIRECTORA DE DESARROLLO

Mauricio Montalvo
GERENTE JURÍDICO

Mónica Riquetti
DIRECTORA DE CALIDAD

ASUNTO: Análisis VANSERVICE CIA. LTDA.



13:52
Eduardo

ANTECEDENTES

Con fecha 08 de noviembre de 2017, mediante el sistema GDOC llega a la Gerencia General de Quito Turismo, el oficio No. 1839, de la Secretaria de Movilidad del Municipio de Quito y el Informe Técnico No. 169/ 2017, con el criterio sobre la solicitud de la Empresa VANSERVICE para la operación de cuatro buses turísticos de dos pisos en la ciudad de Quito.

Con fecha 09 de noviembre de 2017, la Gerencia General de Quito Turismo sumilla a las Direcciones de Desarrollo y Mercadeo; y, a la Gerencia Jurídica, la solicitud de análisis pertinente sobre el producto VANSERVICE.

En alcance al memorándum número EPMGDT-DM-2017-366 y después de haber recabado mayor información y en respuesta al memorándum número EPMGDT-QT-GJ-2017-555 de Gerencia Jurídica la cual solicita un criterio a la Dirección de Mercadeo en el ámbito de su competencia se establece el siguiente análisis.

ANÁLISIS

En base a los dos documentos mencionados en los antecedentes se puede observar que el producto de VANSERVICES está conformado por cuatro buses, distribuidos en dos rutas: Sur y Norte, con paradas establecidas y con un intervalo de 30 minutos, lo cual lo hace similar al servicio que presta en la actualidad el Quito Tour Bus.

RECIBIDO
GERENCIA GENERAL
15/12/2017
ER

TURISMO

0000142

X

Por otro lado, para definir si el servicio constituye un nuevo producto turístico, innovador y de calidad es difícil emitir un juicio de valor sin conocer todos los atributos y características del servicio. Sería pertinente realizar una inspección de las unidades de transporte, realizar los recorridos para verificar si son autoguiados, idiomas que se van a contemplar para la guianza, así como los atractivos turísticos que incluyen, costos y demás información relacionada con el servicio (parámetros técnicos).

Al tener un convenio vigente con Quito Tour Bus, empresa que brinda un servicio de transporte turístico para la ciudad, derivado de un concurso "Concurso de Proyectos Turísticos Innovadores de Quito" convocado el año 2010 con el objeto de potenciar e innovar la actividad turística en la ciudad, es importante realizar un análisis de la operación de esta empresa y los resultados en la actualidad para emitir un criterio debidamente sustentado.

A continuación algunos datos importantes con los que cuenta la dirección de Mercadeo a ser considerados en este análisis.

SITUACIÓN ACTUAL QUITO TOUR BUS:

- Gustavo Carrasco, como persona natural, presentó el proyecto "Bus Turístico" cumpliendo con todos los requisitos planteados en las bases del concurso. Posteriormente con fecha 10 de enero del 2011 recibió la carta en la que indicaba que el Comité Técnico de Evaluación de los Proyectos Productivos Innovadores, luego de analizar cada una de las propuestas presentadas determinó que el proyecto "Bus Turístico" resultó ganador en la tercera categoría.
- En noviembre del año 2011 se firma el primer convenio asociativo entre Quito Turismo y Quindetour Cia. Ltda. mediante el cual se establecieron los mecanismos de operación y comercialización que debían cumplirse entre las dos partes, dicho convenio fue ejecutado de acuerdo a los términos suscritos, generando beneficios a las 2 instituciones y a la ciudad de Quito.
- Como parte del convenio asociativo, se estableció que el proyecto del Quito Tour Bus debía apoyar a la ciudad con un pago anual (Fee) y con la entrega de 500 pases anuales como contraparte del apoyo en promoción y acompañamiento de Quito Turismo al proyecto.

A continuación se indica en mayor detalle, los ingresos percibidos por Quito Turismo en función del cumplimiento del convenio asociativo firmado con Quito Turismo

AÑO	FEE ANUAL	COMISION POR VENTA	ARRIENDO TRAVEL CENTER	ENTREGA 500 TKTS ANUALES	TOTAL
2012	\$20,400.00	\$2,142.80	\$0.00		\$22,542.80
2013	\$29,100.00	\$3,140.84	\$0.00		\$32,240.84
2014	\$29,100.00	\$4,072.86	\$0.00		\$33,172.86
2015	\$34,394.07	\$3,748.15	\$0.00		\$38,142.22
2016	\$30,735.58	\$0.00	\$10,853.98		\$41,589.56
2017	\$22,799.28	\$0.00	\$14,985.36		\$37,784.64
2012-2017				45,000.00	\$45,000.00
TOTAL	\$166,528.93	\$13,104.65	\$25,839.34	\$45,000.00	\$250,472.92

A la fecha valor total de USD \$250,472.92

Como parte del proceso de innovación y mejoramiento de producto, Quindetur Cia. Ltda. Ha generado nuevas opciones de rutas y operación para brindar un mejor servicio a clientes y turistas. Es así que en agosto de 2012 se aprobó por parte de las instancias municipales la ruta a la Mitad del Mundo y 17 de febrero de 2017 la ruta de los Miradores de Quito.

Cabe mencionar que cada una de las rutas aprobadas ha contado con los estudios y análisis técnicos y de demanda necesarios para garantizar una operación exitosa. Todos los estudios y análisis presentados por Quindetur Cia. Ltda. Fueron debidamente revisados por las instancias municipales correspondientes.

Con fecha 17 de noviembre del 2016, se firmó el segundo convenio de asociación entre la Empresa Pública Metropolitana de Gestión del Destino Turístico – Quito Turismo y Quindetur Cia. Ltda. El mismo que se encuentra vigente hasta el año 2021 y que en su cláusula cuarta (compromisos de las partes) se menciona "(...) Proteger y Respalda la ejecución y el correcto desarrollo del Proyecto Bus Turístico – Quito Tour Bus".

SITUACIÓN DEL TURISMO EN QUITO Y EN EL ECUADOR

A finales del año 2015, de acuerdo a los datos y cifras que manejan el sector turístico y el Ministerio de Turismo del Ecuador, las mismas que coinciden con la información del Sistema de Indicadores Institucionales de Turismo SIIT que administra y gestiona Quito Turismo, se ha observado una reducción en el volumen de visitantes internacionales hacia nuestro país, lo que se ve reflejado en un decrecimiento en los principales indicadores de turismo: número de visitantes, pernoctación, gasto, además de una baja de ocupación hotelera en la ciudad de Quito.

TURISMO

Entre las posibles causas que explicarían tal reducción, está la caída en el precio del petróleo, la revalorización del dólar, la percepción de inseguridad por catástrofes naturales (erupción de volcanes, terremoto de abril de 2016), y la posible falta de una promoción turística eficaz del país con acciones permanentes en los principales mercados emisores.



Fuente: SIIT Quito Turismo, Ministerio de Turismo del Ecuador

Como se puede apreciar en el gráfico anterior, la llegada de visitantes internacionales al Ecuador comenzó a experimentar una tendencia a la baja a partir del año 2015, pasando de 1'556.991 visitantes en el año 2014 a 1'412.718 en el año 2016, lo que representa un decrecimiento de 9,3%.

Por otro lado la tendencia de decrecimiento es similar para la ciudad de Quito que pasó de 703.015 visitantes internacionales en 2015 a 627.626 en el año 2016, representando una caída aproximada del 12%

ESTADISTICAS INGRESO TURISTAS EN QUITO

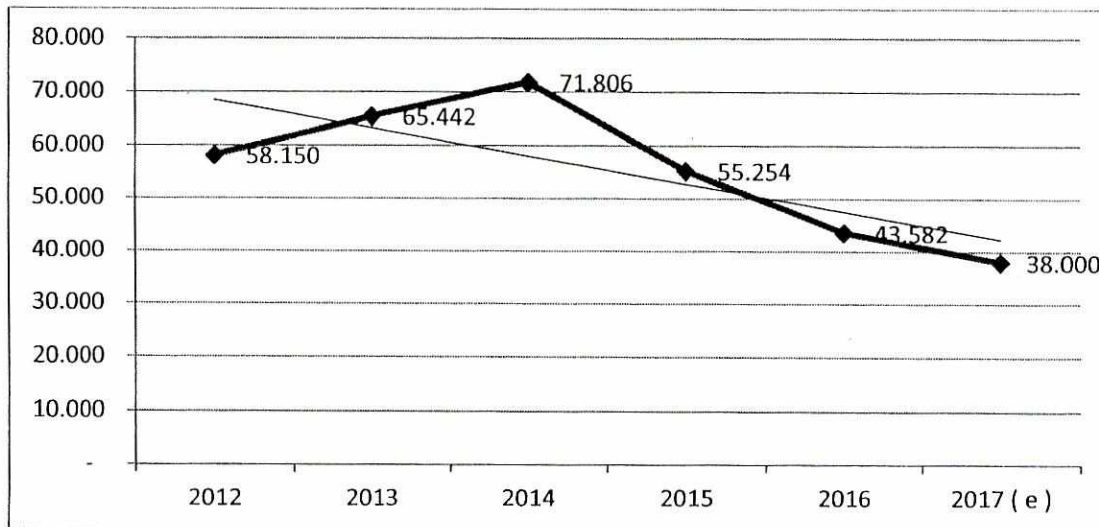
Período	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (e)
Total anual	417.853	471.499	461.865	474.221	487.378	533.458	628.958	703.046	712.877	627.626	647.407
ene-oct	345.267	395.928	379.771	394.830	402.070	432.491	508.310	561.809	582.660	515.270	530.647
Tasas de variación Interanual											
Total anual		12,8%	-2,0%	2,7%	2,6%	9,4%	17,9%	11,8%	1,4%	-12,0%	3,2%
ene-oct		14,7%	-4,1%	4,0%	1,8%	7,6%	17,5%	10,5%	3,7%	-11,6%	3,0%

Fuente: Migración estimado

TURISMO



OCUPACIÓN ACTUAL QUITO TOUR BUS



Fuente: Quito Tour Bus

Como se puede apreciar en el cuadro anterior, el número de pasajeros al Quito Tour Bus (demanda) ha venido cayendo de manera continua a partir del año 2014. Para el año 2017 se estima que la operación del Quito Tour Bus cerrará en aproximadamente 38.000 pasajeros transportados, lo que significa una caída del 13% de pasajeros en relación al año 2016 y una reducción de más del 47% en relación al 2014, que fue el mejor año de operación del Quito Tour Bus, lo que demuestra una caída de la demanda de este servicio que reflejan los balances financieros de la empresa en los años 2015 y 2016.

Esta situación coincide con varios de los eventos significativos acontecidos en el país: la erupción del volcán Cotopaxi, el terremoto de Manabí, a lo que se suma ciertas circunstancias locales por las que ha pasado la ciudad; fuertes inviernos y lluvias, protestas, cierres de vías, inestabilidad política, elecciones y cambio de gobierno, etc.

Es importante considerar que en el medio turístico y en general, en cualquier rama del mercado, la generación de nuevos productos permite diversificar la oferta, es decir, en este caso específico, permite diversificar los productos turísticos de un destino, importante al momento de la toma de decisiones de un viaje, siempre y cuando sean productos de calidad e innovadores.

CONCLUSIONES

- Como se puede observar en los datos anteriormente expuestos la demanda de servicios de transporte turístico en la ciudad de Quito ha venido disminuyendo debido a distintos factores que han afectado a todo el país, por lo que desde el punto de vista de

TURISMO

ocupación, la implementación de un nuevo operador de este servicio no es necesaria ya que existiría una sobre oferta aun mayor a la actualmente existente. Esta situación se agravaría con la entrada en funcionamiento de empresas que presten un servicio similar, ocasionando no solo una canibalización del producto, sino el riesgo de que todos los competidores quiebren.

- El Quito Tour Bus es un producto turístico, que nació en base a un concurso público organizado y gestionado por Quito Turismo y que promovía la creación de proyectos turísticos innovadores, que mejoren la oferta turística de la ciudad. Cualquier producto que promocióne el destino turístico debería incluir en su operación la promoción de la imagen de la ciudad y no de otros destinos.
- Según las rutas presentadas para la operación de Vanservice, son rutas que ya están siendo cubiertas por Quito Tour Bus, y hay que tomar en cuenta que de acuerdo al artículo 12 de La Resolución Nro. 0001-CNC-2016 del Consejo Nacional de Competencias, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de sus diferentes instancias, debería generar los estudios y parámetros necesarios para determinar capacidad de carga real en sitios históricos y patrimoniales sensibles, como el Centro Histórico de Quito, más aún en actividades que pueden generar una mayor carga en las vías de circulación donde se deben tomar consideraciones especiales, tanto en lo patrimonial como en lo ambiental. Siendo así nuevamente y en protección de la capacidad de carga esta Dirección no ve adecuada la operación de un nuevo Operador de Transporte Turístico en la ciudad de Quito.
- Un servicio tan específico como un bus turístico, necesita de reglas muy claras que deben ser establecidas para su funcionamiento. La normativa general, tanto nacional como local no han establecido parámetros tan específicos, especialmente en lo referente al servicio y atención a los usuarios. Por tanto, en cumplimiento al artículo 5 de la Ordenanza Metropolitana Nro. 236, Quito Tour Bus mantiene un convenio vigente con Quito Turismo donde se establecen una serie de parámetros de cumplimiento obligatorio para las dos partes. Es fundamental que cualquier operador que quiera brindar un servicio similar, deba cumplir por lo menos las mismas exigencias que cumple actualmente Quito Tour Bus. Más allá de esto, es recomendable y fundamental que se genere una norma específica local para regular este tipo de servicio.

RECOMENDACIONES

- Sin perjuicio de la empresa interesada en obtener el permiso de operación, al contar con un convenio vigente suscrito con Quito Tour Bus, es recomendable analizar a fondo

TURISMO




este acuerdo para poder determinar el proceder en la autorización o no de la operación de Vanservice.

- Desde el ámbito de las competencias de Quito Turismo, será importante no solo generar procesos de regulación que permitan la operación de este tipo de sistema, sino establecer mecanismos que aseguren la calidad y la prestación del servicio de este tipo de productos.
- Al igual que el proceso que se siguió con el proyecto del "Quito Tour Bus" en el caso que se presenten nuevas solicitudes de operación de este tipo de productos, sería importante establecer un procedimiento que permita verificar de manera clara, si se cumplen las diferentes regulaciones, se puede tomar en cuenta en este caso los parámetros y requisitos que se mencionan en la ordenanza 164 de Transporte Turístico

Atentamente,


Dennis Swanberg
DIRECTOR DE MERCADERO

ACCIÓN	NOMBRE	SUMILLA
Elaborado por:	Oscar López	

TURISMO

0000139



Quito, DM 23 de noviembre de 2017

Oficio No. **001074**

Señor
Fausto Miranda
SECRETARIO DE MOVILIDAD
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
Presente.-

De mis consideraciones:


En relación al Oficio No. SM-1839-2017 de 8 de noviembre de 2017, mediante el cual se realizó un alcance al oficio No. SM-1794-2017 de 31 de octubre de 2017 en el que ustedes autorizaron a la empresa VANSERVICE CÍA. LTDA., la operación de dos circuitos turísticos a ser operados en buses de dos pisos e informaron que se realizó el reemplazo del Informe Técnico SM-DPPM-169/2017 por el Informe Técnico SM-DPPM-159/2017 en el que se modifica el número de buses de tres a cuatro; así como el interesado deberá coordinar con la Agencia Metropolitana de Tránsito, Quito Turismo y Administraciones Zonales correspondientes a fin de contar con todas las autorizaciones adicionales previas a la indicación de la atención al público de los recorridos turísticos autorizados.

En este contexto es importante informarle que ustedes mediante oficio No. SM-00233-17 de 21 de febrero de 2017, remitieron a esta Empresa el Informe Técnico No. SM-DPPPM-027/2017 sobre la solicitud de la Empresa VANSERVICE para la operación de tres buses turísticos de dos pisos en la ciudad de Quito en el que informa que de conformidad con la normativa vigente la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial no tiene competencia para emitir aprobaciones de nuevas operadoras de transporte turístico en el DMQ, siendo la Agencia Nacional de Tránsito la entidad encargada de atender este tipo de trámites y remite el expediente para dar contestación a VANSERVICE.

Por lo expuesto, es necesario que se analice la autorización otorgada a la Empresa VANSERVICE S.A., para la operación de 4 buses turísticos en el Distrito Metropolitano de Quito, puesto que existen informes emitidos por ustedes que determinan que no son competentes; así como no existe una normativa metropolitana que regule este servicio en el DMQ.

Adjunto copia del expediente

Atentamente,



Verónica Sevilla L.
GERENTE GENERAL
EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA
DE GESTIÓN DE DESTINO TURÍSTICO
QUITO-TURISMO

TURISMO

0000084

Oficio N° EPMGDT-2017-001074

impreso por Fausto Antonio Miranda Lara (fausto.miranda@quito.gob.ec), 12/12/2017 - 10:12:35

Estado	abierto	Antigüedad	18 d 19 h
Prioridad	3 normal	Creado	23/11/2017 - 15:06:24
Cola	QUITO TURISMO	Creado por	Sevilla Ledergerber Verónica Lucía
Bloquear	bloqueado	Tiempo contabilizado	0
Identificador del cliente	PJ-005		
Propietario	vsevillal (Verónica Lucía Sevilla Ledergerber)		

Información del cliente

Nombre: EMPRESA
Apellido: QUITO TURISMO
Identificador de usuario: QUITO TURISMO
Correo: vsevilla@quito-turismo.gob.ec
Teléfono: 2993300 ext 1056
Cliente: PERSONAS JURÍDICAS-EMPRESAS PÚBLICAS

Artículo #8

De: "Fausto Antonio Miranda Lara" <fausto.miranda@quito.gob.ec>
Asunto: oficio 2013
Creado: 12/12/2017 - 10:12:22 por agente
Tipo: nota-interna
Adjunto (MAX 8MB): Oficio_No_SM-2013.pdf (816.1 KBytes)
 Pedido VANSERVICECIA, Ltda.

Artículo #7

De: "Marcelo Ramon Narváez Padilla" <marcelo.narvaez@quito.gob.ec>
Asunto: Actualización del propietario!
Creado: 11/12/2017 - 10:47:50 por agente
Tipo: nota-interna
 Se remite oficio para firma y despacho.

Artículo #6

De: "Julio Cesar Arteaga Medina" <julio.arteaga@quito.gob.ec>
Asunto: Actualización del propietario!
Creado: 11/12/2017 - 09:05:41 por agente
Tipo: nota-interna
 preparado oficio de respuesta

Artículo #5

De: "Marcelo Ramon Narváez Padilla" <marcelo.narvaez@quito.gob.ec>
Asunto: Actualización del propietario!
Creado: 04/12/2017 - 06:55:59 por agente
Tipo: nota-interna
 Favor preparar oficio de respuesta.

Artículo #4

De: "Andrea Cristina Flores Andino" <andreac.flores@quito.gob.ec>
Asunto: Actualización del propietario!
Creado: 01/12/2017 - 08:54:59 por agente
Tipo: nota-interna
 FAVOR PREPARAR RESPUESTA

QUITO
TRABAJA
RECEPCIÓN

13 DIC 2017

Recibido por:

14:47
Sandra P. B.

De: "Ruben Dario Tapia Rivera" <ruben.tapia@quito.gob.ec>
Asunto: Actualización del propietario!
Creado: 01/12/2017 - 05:42:10 por agente
Tipo: nota-interna

ENCARGUESE DEL ASUNTO

Artículo #2

De: "Roberto Fernando Noboa Caviedes" <roberto.noboa@quito.gob.ec>
Para: Ruben Dario Tapia Rivera <ruben.tapia@quito.gob.ec>
Asunto: Nota
Creado: 29/11/2017 - 05:27:44 por agente
Tipo: nota-interna

Se remite a Arq. Marcelo Narváez por ser su competencia

Artículo #1

De: "EMPRESA QUITO TURISMO" <vsevilla@quito-turismo.gob.ec>,
Para: SECRETARIA DE MOVILIDAD
Asunto: Oficio N° EPMGDT-2017-001074
Creado: 23/11/2017 - 15:06:24 por cliente
Tipo: teléfono
Adjunto (MAX 8MB): Oficio_N°_EPMGDT-2017-001074.pdf (203.5 KBytes)

Remito Oficio N° EPMGDT-2017-001074



En un su análisis y
Criterio jurídico en
Respuesta solicitada por
VANSERVICE.

MOVILIDAD

ALCALDÍA

Quito DM, 12 DIC. 2017
Oficio No. SM- 2013 -2017.

13/12/2017

Señora
Verónica Sevilla L.
**GERENTE GENERAL EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE
GESTIÓN DE DESTINO TURÍSTICO**
Presente.

Asunto: Pedido VANSERVICE CÍA LTDA.

De mi consideración:

En atención al oficio 1074 de la Empresa de su Gerencia, relacionado con el proceso de la empresa VANSERVICE, que solicitó autorización para la operación de dos circuitos turísticos en la ciudad de Quito, me permito señalar lo siguiente:

Efectivamente el Informe Técnico SM DPPM-027/2017, textualmente indica: ...*"De la revisión de la normativa vigente, expedida por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se desprende que la Municipalidad no tiene competencia para emitir aprobaciones de nuevas operadoras de transporte turístico en el DMQ, siendo la Agencia Nacional de Tránsito la entidad encargada de atender este tipo de trámites"*....

En el oficio No. EPMGDT-2017 028 de 2 de febrero de 2017, se remite a ésta Secretaría copias de la documentación solicitada a la firma VANSERVICE por parte de la Empresa de su representación, documentación entre la cual no constaba el Permiso de Operación de la ANT, que es el documento habilitante que les permite a las Operadoras de Turismo laborar en cualquier parte del país, aspecto al que se refiere el Informe Técnico 027 mencionado anteriormente.

Posteriormente los representantes de VANSERVICE en pedido realizado en forma directa a la Secretaría de Movilidad, en el mes de junio de 2017, adjuntan copia de la Resolución No. 003-RPO-001-2014-ANT, de 14 de julio de 2014, mediante la cual la ANT renueva el Permiso de Operación de la mencionada Compañía, documento habilitante que tiene una vigencia de 10 años; ante esta situación, la autorización de la Secretaría de Movilidad contenida en el Oficio No. SM-1839-2017 de 8 de noviembre de 2017, se refiere a los itinerarios de los dos recorridos planteados, mismos que se operarán con cuatro buses de dos pisos; autorización que efectivamente es competencia de esta Secretaría.

Con este antecedente, la Secretaría de Movilidad se ratifica en todo el contenido del oficio SM-1839-2017 de 8 de noviembre 2017 y del Informe Técnico SMP-169/2017 de 7 de noviembre 2017

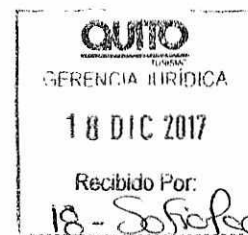
Atentamente,

Ing. Fausto Miranda Lara
Secretario de Movilidad
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito



Elaboración:	Julio Arteaga	DPPM	2017/12/11	PA A
Revisión:	Marcelo Narváez	DPPM	2017/12/11	

Ticket 2017-175696



11:58

0000085

TR: 18/12/17 13:16

Si innovan nuevas rutas

Dir de Marketing

Favor su informe si este servicio es un nuevo producto turístico y aporta a mejorar la oferta con innovación, nuevas rutas y nuevos servicios.

Ingeniero
Jaime Andrés Córdova
Sub Gerente VANSERVICE CIA. LTDA.
Presente.

MOVILIDAD

ALCALDÍA

08 NOV. 2017

Quito DM,
Oficio No. SM- 1839 -2017.

Asunto: Rutas de recorrido turístico

De mi consideración:

Como alcance al oficio No. SM-1794-2017, de 31 de octubre de 2017, en el cual se autoriza a la CÍA. VANSERVICE la operación de dos circuitos turísticos a ser operados en buses de dos pisos, me permito señalar que por un error en el Informe Técnico SM-DPPM-159/2017 se indica que la operación se realizará con tres buses, siendo que la flota necesaria para la operación es de cuatro buses; a este efecto se adjunta el Informe Técnico SM-DPPM-169/2017 que reemplaza al Informe Técnico SM-DPPM-159/2017.

El interesado deberá realizar la respectiva coordinación con la Agencia Metropolitana de Tránsito, Quito Turismo y Administraciones Zonales correspondientes a fin de contar con todas las autorizaciones adicionales previas a la iniciación de la atención al público de los recorridos turísticos autorizados.

Atentamente,



Rubén Darío Tapia Rivera
Secretario de Movilidad
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

Adj.: Copia Informe Técnico SM-DPPM-169/2017
C.C.: Quito Turismo

Ticket 2017-143890

Elaboración:	Arq. Julio Arteaga	DPPM	2017/11/07	VA
Revisión:	Arq. Marcelo Narváez	DPPM	2017/11/07	VA

QUITO RECEPCIÓN

09 NOV 2017

Recibido por: 10:48

Sandoval Z

QUITO GERENCIA JURÍDICA
09 NOV 2017
Recibido Por: Carillo Nery

Gerencia Jurídica:

Favor analizar si este servicio está en justa competencia con las condiciones que tiene el operador actual!

09.11.2017

0000020

01000000
• 1000000

Informe Técnico No. SMP-169/2017

Criterio sobre la solicitud de la Empresa VANSERVICE para la operación de cuatro buses turísticos de dos pisos en la ciudad de Quito

Dirección de Políticas y
Planeamiento de la Movilidad
07.11.2017

1. Antecedentes

Con oficio SN de 10 de octubre de 2017, el Gerente de la Empresa VANSERVICE Internacional, presenta una nueva alternativa a la propuesta de dos circuitos turísticos a operar con cuatro buses turísticos de dos pisos en la ciudad de Quito, que fuera presentada anteriormente, la alternativa contempla pequeños cambios a los recorridos que fueron analizados en el Informe Técnico No. SMP-143/2017 elaborado en esta Dirección el 18.09.2017.

El día jueves 28 de septiembre 2017, se realizó una inspección a los recorridos en análisis, en una de las unidades de dos pisos de propiedad de la Empresa VANSERVICE, con las que se operarían los dos circuitos turísticos propuestos.

1.1.- Los cambios planteados son:

Ruta Sur:

Se plantea que la parada inicial/final sea frente a la Iglesia de La Compañía, en la calle García Moreno y Sucre.

En cuanto al recorrido, el cambio solicitado es: Parada La Compañía, calle García Moreno, Rocafuerte, Benalcázar, Bahía, Alberto Enríquez, Agoyán, Panecillo, Agoyán, Enríquez, Chimborazo, Imbabura, Ambato, Venezuela, Manabí, Vargas,.....

Ruta Norte:

Se acepta la sugerencia de que la parada inicial se ubique en la Calle Japón y Av. Naciones Unidas

Se solicita el siguiente cambio en el recorrido: (...), Av. Colón, calle Reina Victoria, calle 18 de Septiembre, calle Yaguachi, calle Itchimbía, parada final, calle Yaguachi, Av. Gran Colombia, Queseras del Medio.....

2. Análisis

2.1.- Ruta Sur: No es factible autorizar lo solicitado en cuanto a que la parada inicial/final sea frente a la Iglesia de La Compañía, en la calle García Moreno y Sucre, por cuanto en los próximos días la Municipalidad iniciará los trabajos de peatonización de la calle García Moreno, lo cual obligará a adoptar un nuevo recorrido en el Centro Histórico. Sería conveniente que la parada de inicio/final de este recorrido se ubique en la calle Jorge Washington entre Juan León Mera y Amazonas, para lo cual se deberán retirar tres espacios de zona azul, para permitir un correcto acoderamiento del bus turístico. El recorrido de esta Ruta sería:

Parada Inicial: Calle Jorge Washington entre Juan León Mera y Amazonas,
Calle Juan León Mera, Av. Amazonas

Parada No. 2: Av. Amazonas y Patria (frente al edificio COFIEC),
Av. Amazonas, Av. Patria, Av. Pérez Guerrero, calle Bolivia, calle Versalles, calle Caracas, calle Venezuela, calle Dávila, calle Torres.



Parada No. 3: Frente al Centro de Arte Contemporáneo, (antiguo Hospital Militar),
Calle Venezuela, calle Matovelle, calle García Moreno,

Parada No. 4: Frente a la Basílica,
Calle García Moreno, calle Oriente, calle Benalcázar, calle Bahía de Caráquez, calle
Gral. Aymerich.

Parada No. 5: Panecillo,
Av. Gral. Aymerich, calle Chimborazo, calle Imbabura, calle Ambato, calle Venezuela.

Parada No. 6: Calle Venezuela y Morales,
Calle Venezuela.

Parada No. 7: Calle Venezuela y Espejo,
Calle Venezuela, calle Oriente, calle Vargas.

Parada No. 8: calle Vargas y Caldas,
Calle Vargas, Av. América, calle 18 de Septiembre, Av. Patria, Calle Juan León Mera,

El horario de servicio será desde las 9:30 horas hasta las 18:30 horas, con intervalos de 30 minutos, con lo cual no se producen interferencias con el servicio autorizado a la operadora Quinde Tours.

2.2.- Ruta Norte: Es factible autorizar lo solicitado. El recorrido de esta Ruta sería:

Parada Inicial: Calle Japón y Av. Naciones Unidas
Av. Naciones Unidas.

Parada No. 2: Av. Naciones Unidas, Av. de Los Shyris
Av. Naciones Unidas, Av. de Los Shyris.

Parada No. 3: Jardín Botánico,
Av. de Los Shyris, Av. Eloy Alfaro, Av. Amazonas, Av. Colón, calle Reina Victoria.

Parada No. 4: La Mariscal,
Calle Reina Victoria, calle 18 de Septiembre, Av. 6 de Diciembre, calle Juan Montalvo,
calle Yaguachi, calle Itchimbia, Mirador Itchimbia.

Parada No. 4: Parque Itchimbia,
Calle Itchimbia, calle Yaguachi, Av. Gran Colombia, Av. Patria.

Parada No. 5: Av. Patria y Amazonas,
Av. Patria, calle Bolivia, Av. Universitaria, Av. Mariscal Sucre.

Parada No. 6: Teleférico (Av. Mariscal Sucre y Las Casas),
Av. Mariscal Sucre, Av. Mariana de Jesús, Av. Atahualpa, Av. Amazonas, calle Japón,

hasta la parada inicial.
El horario de servicio será desde las 9:30 horas hasta las 18:30 horas, con intervalos de 30 minutos, con lo cual no se producen interferencias con el servicio autorizado a la operadora Quinde Tours.

La operación de los cuatro buses turísticos de dos pisos en las vías antes indicadas, desde el punto de vista de la circulación del tráfico, implica tener un vehículo de estas características circulando cada treinta minutos, por lo que se considera que estos intervalos no incidirán negativamente en el tráfico existente, considerando además que los puntos de parada son específicos de acuerdo al detalle antes expuesto.

3. Conclusiones y recomendaciones

Una vez, que el día jueves 28 de septiembre 2017, se realizó una inspección a los recorridos en análisis en una de las unidades de dos pisos de propiedad de la Empresa VANSERVICE, y de acuerdo a lo anteriormente expresado, se concluye que los recorridos y sitios de parada expuestos en el numeral 2 de este Informe son técnicamente pertinentes, por lo que se emite criterio favorable para el efecto.

La Compañía Van Service deberá dar estricto cumplimiento a los recorridos, intervalos, frecuencias y los puntos de parada señalados en este informe; cualquier incumplimiento a los parámetros operacionales indicados, dará lugar a la suspensión inmediata de la presente autorización.

Los recorridos descritos pueden ser modificados por la Municipalidad, acorde con las definiciones de planificación urbana y de movilidad del DMQ.

Posteriormente, el interesado deberá realizar el proceso correspondiente en la Empresa de Gestión de Turismo, Agencia Metropolitana de Tránsito y Administración Zonal respectiva, a fin de contar con todas las autorizaciones previas a la iniciación de la atención al público de los recorridos turísticos planteados. Adicionalmente se deberá gestionar ante las empresas respectivas la realización de las acciones correspondientes a solucionar algunos problemas existentes, para preservar la seguridad de los usuarios, tales como poda de árboles y levantamiento de algunos cables de energía eléctrica.

Elaborado por: Julio C. Arteaga M.
Revisado por: Marcelo Narváez P.
Para: Rubén Darío Tapia Rivera.





11/10/00
11/10/00

OFICIO 1839

impreso por Ruben Dario Tapia Rivera (ruben.tapia@quito.gob.ec), 08/11/2017 - 09:16:49

Estado	abierto	Antigüedad	0 m
Prioridad	3 normal	Creado	08/11/2017 - 09:16:33
Cola	QUITO TURISMO	Creado por	Tapia Rivera Ruben Dario
Bloquear	desbloqueado	Tiempo contabilizado	0
Identificador del cliente	PJ-002		
Propietario	rdtapia (Ruben Dario Tapia Rivera)		

Objetos enlazados

Padre: Ticket#2017-143890: CONTESTACIÓN AL OFICIO SM 1583 2017, OBSERVACIONES A LOS RECORRIDOS TURISTICOS

Información del cliente

Nombre: JAIME
Apellido: CORDOVA
Identificador de usuario: VANSERVICE TRANSPORTE TURISTICO
Correo: ventas@vanservice.com.ec
Teléfono: 2888298
Móvil: 099779476
Cliente: PERSONAS JURÍDICAS-COOPERATIVAS

Artículo #1

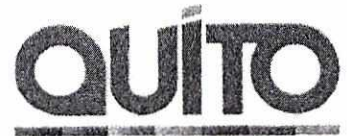
De: ruben.tapia@quito.gob.ec,
Para: QUITO TURISMO
Asunto: OFICIO 1839
Creado: 08/11/2017 - 09:16:33 por cliente
Tipo: teléfono
Adjunto (MAX 8MB): Oficio_No_SM-1839.pdf (1.5 MBytes)
 Rutas de recorrido turistico





01100111

01100111



TURISMO

Oficio No. EPMGDT-2017-000972
DM Quito, 26 de octubre de 2017

Señor
Jaime Córdova Cedillo
GERENTE GENERAL COMPAÑÍA DE TRANSPORTE TURISTICO
VANSERVICE INTERNACIONAL CÍA. LTDA.
Presente.-

Asunto: Observaciones y reunión recorrido bus de dos pisos

De mis consideraciones:

Con fecha 19 de febrero del 2016 se remitió a su empresa el oficio No. 000155 en el que se sugirió incluir en la propuesta información del mercado que valide esta necesidad (Análisis de la oferta y demanda turística de un recorrido por la ciudad en bus turístico; Circuitos que incluyan nuevos atractivos, zonas y productos turísticos de la ciudad; experiencia única que permita que el turista decida quedarse un día más en Quito).

Con fecha 9 de noviembre del 2016 remiten oficio No. VAN-2016-11-9 con información de documentos habilitantes para obtener permiso y el estudio de mercado. Una vez analizada la información, me permito manifestar lo siguiente:

1. En el estudio se evidencia un análisis de la oferta y demanda turística, sin embargo no se demuestra circuitos diferenciados e innovadores que permita diversificar la oferta turística de Quito y que permitan que el turista permanezca más días en Quito.
2. El circuito propuesto en el estudio de mercado no tiene coherencia con las calles de circulación, especialmente en el Centro Histórico. Además no se informa donde se van a realizar las paradas.
3. Es importante informar que el Municipio de Quito realizará trabajos viales en el Centro Histórico, específicamente sobre la calle García Moreno. Esta calle se cerrará para la circulación vehicular en los próximos días, por lo que no podrá estar considerada en su recorrido.
4. De acuerdo a lo solicitado en el Oficio No. 000155 una de las sugerencias es que incluyan nuevos atractivos. Quito Turismo tiene el Plan Estratégico de Desarrollo de Turismo Sostenible de Quito al 2021, en este se muestran nuevos espacios que se sugiere sean tomados en consideración.

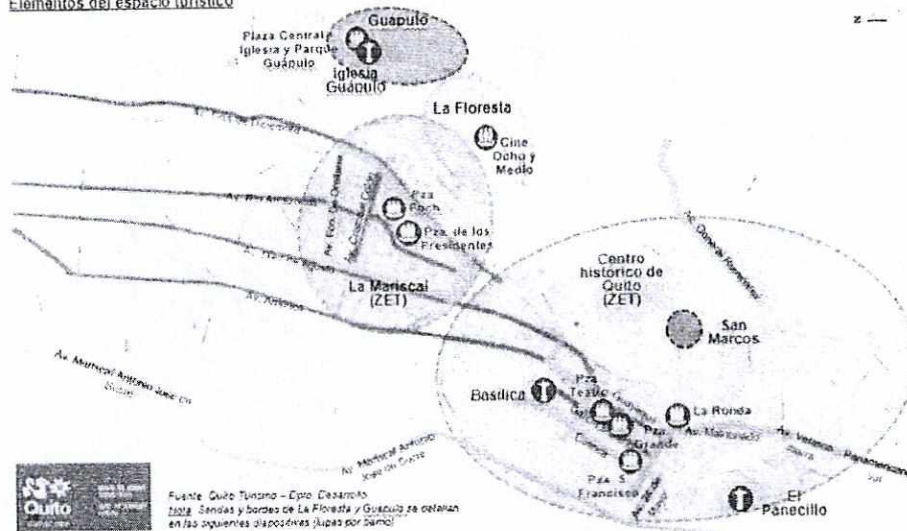
Andrés Córdova
J. Córdova
11/06/2017
14:06

RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS TNM	
Fecha	30 OCT 2017 11:05
Hora:	
Nombre:	<i>GUAYASAL</i>
Firma:	<i>[Firma]</i>

Principales destinos y estructura del espacio turístico

Elementos del espacio turístico urbano

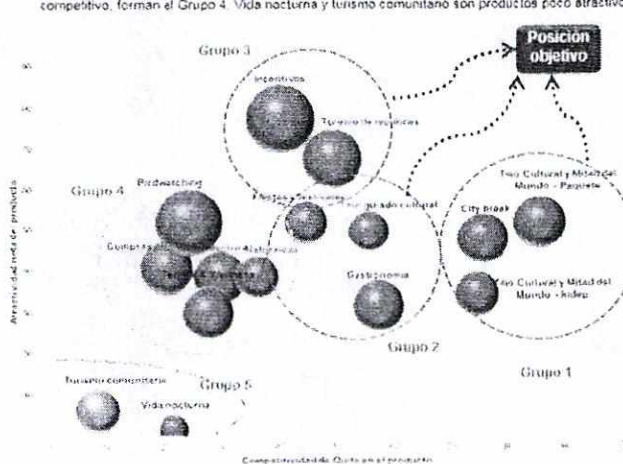
Elementos del espacio turístico



Marco estratégico de productos turísticos

Estrategia de productos turísticos para el Destino Quito

Las fortalezas de Quito se concentran en la oferta de visitas a sitios emblemáticos de la ciudad, actualmente Centro Histórico y Mito del Mundo (Grupo 1). En un segundo grupo, están productos culturales guiados, fiestas y festivales y gastronomía (Grupo 2). Destacan por su atractivo los incentivos y reuniones, en un tercer grupo (Grupo 3). Productos relacionados con la naturaleza, temas o compras, donde el destino es menos competitivo, forman el Grupo 4. Vida nocturna y turismo comunitario son productos poco atractivos en general en el análisis (Grupo 5).



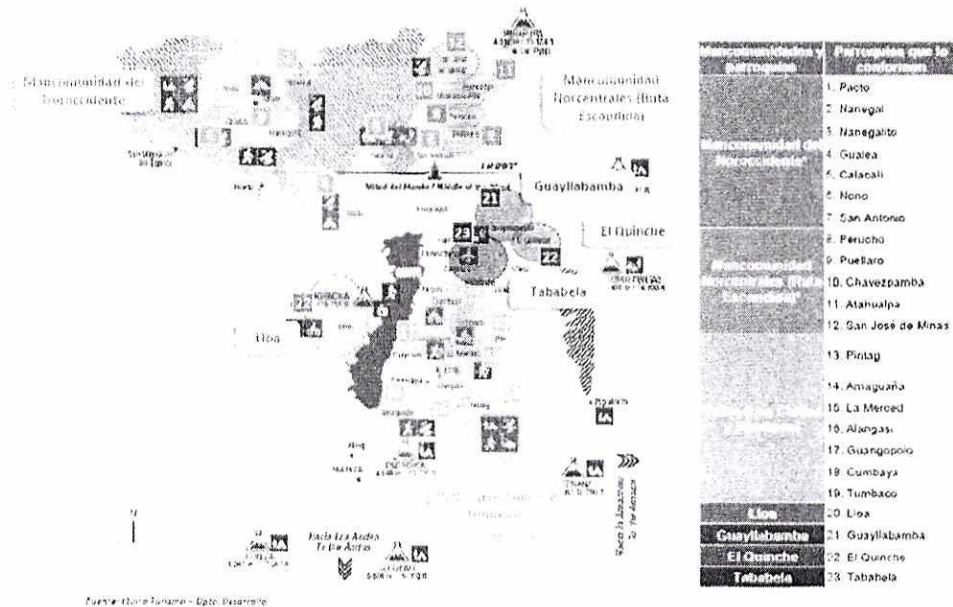
A nivel estratégico, se clasifica los productos para su trabajo en el Plan:

1. Grupo 1: Potenciar el producto cultural en general, con lo que ahora son competitivos (visitas tradicionales actuales a Centro Histórico y Mito del Mundo). Movilizarlos hacia arriba en el mapa, mejorando su calidad.
2. Grupo 2: Potenciar los productos culturales relacionados a tours, rutas y propuestas de eventos y festivales, actualmente escasos en la oferta de Quito. Movilizarlos hacia arriba y derecha en el mapa, con desarrollo y promoción.
3. Grupo 3: Posicionar y potenciar a Quito como un actor competitivo en el conjunto de destinos de reuniones internacionales. Movilizarlos hacia la derecha en el mapa, desarrollando las capacidades de Quito.
4. Grupo 4: mantenerlos como complementarios en el destino. Son atractivos en sí pero Quito no es tan competitivo en c/u.
5. Grupo 5: turismo comunitario y vida nocturna, se los mantiene para su desarrollo orgánico. En caso algún desarrollo, deberán estar alineados con las temáticas de los productos anteriores.

Handwritten signature or mark.

Principales destinos y estructura del espacio turístico

Principales destinos del DMQ



Fuente: Plan Estratégico de Desarrollo de Turismo Sostenible de Quito al 2021, PRODUCTO 1

Solicitamos considerar estas recomendaciones de Quito Turismo a fin de ofrecer un circuito de calidad, diferente e innovador y sobretodo con estrictas normas de seguridad para el turista, lo que motivará al visitante a prolongar su vista en la ciudad, mediante una experiencia positiva.

Por lo antes expuesto, considero conveniente invitar a usted mantener una reunión de trabajo el lunes 30 de octubre a las 15h00 en las oficinas de Quito Turismo.

A la espera de su confirmación, quedo de usted.

Atentamente,

Verónica Sevilla
GERENTE GENERAL

C.C. Ing. Darío Tapia Secretario de Movilidad MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

ACCIÓN	NOMBRE	SIGLA UN.	FECHA	SUMILLA
Elaboración:	P. Arboleda	DD	2017-10-24	
Revisado:	G. Arias	DD	2017-10-24	
Autorizado:	C. Huras	DD	2017-10-24	

Oficio No.000972 Quito Turismo

Impreso por Verónica Lucía Sevilla Ledergerber (vsevilla@quito-turismo.gob.ec), 27/10/2017 - 12:30:59

Estado	abierto	Antigüedad	0 m
Prioridad	3 normal	Creado	27/10/2017 - 12:30:45
Cola	SECRETARIA DE MOVILIDAD	Creado por	Sevilla Ledergerber Verónica Lucía
Bloquear	bloqueado	Tiempo contabilizado	0
Identificador del cliente	PJ-005		
Propietario	rdtapia (Ruben Darío Tapia Rivera)		

Información del cliente

Nombre: EMPRESA
Apellido: QUITO TURISMO
Identificador de usuario: QUITO TURISMO
Correo: vsevilla@quito-turismo.gob.ec
Teléfono: 2993300 ext 1056
Cliente: PERSONAS JURIDICAS EMPRESAS PUBLICAS

Artículo #1

De: 'EMPRESA QUITO TURISMO' <vsevilla@quito-turismo.gob.ec>
Para: SECRETARIA DE MOVILIDAD
Asunto: Oficio No 000972 Quito Turismo
Creado: 27/10/2017 - 12:30:45 por cliente
Tipo: teléfono
Adjunto (MAX 8MB): Oficio_No.000972_Quito_Turismo.pdf (1.6 MBbyte)
Resito Oficio No.000972 de Quito Turismo

MEMORANDO No. 0103 – CG – ATAMT - 2017

Para: Tcnl. EM (sp). Julio Puga Mata
DIRECTOR DE OPERACIONES DE LA AMT.

De: Ab. Jorge Ramírez
COORDINADOR GENERAL DE OPERACIONES DE LA AMT

Fecha: 06 de febrero de 2017

Asunto: En el texto

Propiedad
X favor de...
Ludoc...
per...
70717
10/02/2017
Of. 728 / 17
Sr. Jaime Córdova

Con un saludo muy cordial, en contestación al Memorando No. 0614-DOAMT-2017, en el que remite el Ticket#2017-013191, en el que hace referencia al Oficio S/N, de fecha 25 de enero de 2017, suscrito por el señor Jaime Córdova, Gerente General VanService, el cual solicita la autorización correspondiente para usar el espacio público en la vía y estacionar la unidad de dos pisos en la calle Japón y Av. Naciones Unidas, sector la Carolina; me permito informar que la solicitud no es procedente por los siguientes motivos que detallo a continuación:

- a. De acuerdo a lo estipulado en el Artículo 391 numeral 5, ningún vehículo podrá estacionarse en sitios prohibidos:
"5.- La o el conductor que estacione un vehículo en los sitios prohibidos por la ley o los reglamentos de tránsito; o que sin derecho, estacione su vehículo en los espacios destinados a un uso exclusivo de personas con discapacidad o mujeres embarazadas; o estacione su vehículo obstaculizando rampas de acceso para discapacitados, puertas de garaje o zonas de circulación peatonal. En caso de que el conductor no se encuentre en el vehículo este será trasladado a un de los sitios de retención vehicular"
- b. Únicamente las compañías autorizadas por Quito Turismo y con la habilitación de operaciones vigente para realizar la actividad de recorridos turísticos dentro del Distrito Metropolitano de Quito, podrán utilizar los espacios destinados para el estacionamiento de las unidades de turismo en los distintos puntos de la ciudad.
- c. Quito Turismo, la entidad que está legalmente autorizada dentro del Distrito Metropolitano de Quito, para brindar este servicio no ha informado ni ha solicitado la ampliación de frecuencias con otra operadora.

Por la atención que se digna dar al presente, le anticipo mis agradecimientos.

Atentamente,

Jorge Ramírez
Ab. Jorge Ramírez
COORDINADOR GENERAL DE OPERACIONES DE LA AMT.

JR/hz
C.C. ARCHIVO

ELABORADO POR NOMBRE SUMILLA
Henry Zavala

37 FEB 2017 15:23
Cable

000000

PR

RESOLUCIÓN No. 009-DIR-2016-ANT

REGULARIZACIÓN DE LAS OPERADORAS DE
TRANSPORTE TERRESTRE TURÍSTICO QUE OBTUVIERON EL PERMISO
DE OPERACIÓN ANTE EL MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

EL DIRECTORIO DE LA AGENCIA NACIONAL DE REGULACIÓN Y CONTROL DEL
TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

CONSIDERANDO:

Que, el Presidente Constitucional de la República, Arq. Sixto Durán Ballén C. mediante Decreto Ejecutivo No. 3304 de 12 de diciembre de 1995, transfiere al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, las atribuciones de organizar, reglamentar, planificar y fiscalizar técnicamente las actividades, operaciones y servicios del transporte terrestre público y privado de manera exclusiva y privativa, dentro de los límites de su jurisdicción a partir del 2 de diciembre de 1995;

Que, con fecha 06 de marzo de 1997, el Presidente Constitucional de la República interino Fabián Alarcón Rivera, ratifica la transferencia de facultades efectuada mediante decretos ejecutivos 3304 y 3305 de 30 de noviembre de 1995 promulgados en el registro oficial 840 del 12 de diciembre de 1995, expedidos en virtud de las atribuciones conferidas por el Art. 7 de la Ley de Modernización del Estado, privatizaciones y prestación de Servicios por parte de la Iniciativa privada y el Art. 26 del reglamento General, al Presidente de la República, y en virtud de que la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito;

Que, el Art. 76 de la Constitución de la República del Ecuador, publicada en el Registro Oficial No. 499 de 20 de octubre de 2008, establece que todas las personas son iguales y gozarán de los mismos derechos, deberes y oportunidades;

Que, la Carta Magna reconoce y garantizará a las personas el derecho a la igualdad formal, igualdad material y no discriminación;

Que, el Art. 12 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece los lineamientos generales, económicos y organizacionales de la movilidad a través del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y sus disposiciones son aplicables en todo el territorio nacional para: el transporte terrestre, acoplados, teleféricos, funiculares, vehículos de actividades recreativas o turísticas, tranvías, metros y otros similares; la conducción y desplazamiento de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal; la movilidad peatonal; la conducción o traslado de semovientes y la seguridad vial;

Que, el Art. 16 de la ley ibidem señala que la Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es el ente encargado de la regulación, planificación y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el territorio nacional en el ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas por el Ministerio del Sector;

Que, el Art. 57 de la ley ibidem, párrafo primero, indica que *"Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento"*;

Que, en el segundo párrafo del Art. 57 de la ley ibidem indica que: *"Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de transporte (...) turístico y los demás que se prevean en el Reglamento, los cuales serán prestados únicamente por empresas y cooperativas operadoras autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Comisión Nacional"*;

RESOLUCIÓN No. 009-DIR-2016-ANT
REGULARIZACIÓN DE LAS OPERADORAS DE TRANSPORTE TERRESTRE TURÍSTICO QUE OBTUVIERON
EL PERMISO DE OPERACIÓN ANTE EL MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

SRD / FA

Que, mediante Registro Oficial Suplemento 407 de 31 de diciembre de 2014, se promulgan reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, determinando en el Art. 74 que es de competencia de la Agencia Nacional de Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, otorgar los títulos habilitantes entre otros el permiso de operación de servicios de transporte turístico a nivel nacional;

Que, el Art. 79 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad vial que establece "Por ser el servicio de transporte terrestre, de carácter económico y estratégico para el Estado, las operadoras deberán tener un objeto social exclusivo en sus estatutos, de acuerdo con el servicio a prestarse";

Que, entre las funciones y atribuciones del Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se encuentra el deber de cumplir y hacer cumplir la Carta Magna; establecer las regulaciones de carácter nacional en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial;

Que, con Resolución No. 108-DIR-2014-ANT de 02 de septiembre de 2014, el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito, aprobó el Reglamento de Transporte Terrestre Turístico que establece:

"Art. 40.- TITULARIDAD DE VEHÍCULOS.- *Queda expresamente prohibido que la prestación del servicio de transporte terrestre turístico sea prestado en vehículos que no sean de propiedad de la persona jurídica titular del permiso de operación otorgado por la ANT, todos los vehículos serán habilitados a nombre de la compañía de transporte terrestre."*

Que, el Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva preceptúa:

"Art. 65.- Acto administrativo.- *Es toda declaración unilateral efectuada en ejercicio de la función administrativa que produce efectos jurídicos individuales de forma directa."*

"Art. 96.- Actos propios.- *Bajo ningún concepto los administrados podrán ser perjudicados por los errores u omisiones cometidos por los organismos y entidades sometidos a este estatuto en los respectivos procedimientos administrativos, especialmente cuando dichos errores u omisiones se refieran a trámites, autorizaciones o informes que dichas entidades u organismos conocían, o debían conocer, que debían ser solicitados o llevados a cabo. Se exceptúa cuando dichos errores u omisiones hayan sido provocados por el particular interesado."*

Que, con memorando No. ANT-DRTTTSV-2015-0510-M de 12 de octubre de 2015, la Dirección de Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, remitió a la Dirección de Asesoría Jurídica el memorando No. ANT-DCTS-2015-0860 de 15 de septiembre de 2015, elaborado por la Dirección de Control Técnico Sectorial para que se convalide los permisos de operación emitidos por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, antes de la promulgación de la Ley Orgánica Reformatoria publicada el 31 de diciembre de 2014;

Que, con memorando No. ANT-DAJ-2015-3054 de 28 de octubre de 2015, la Dirección de Asesoría Jurídica informa a la Dirección de Control Técnico Sectorial que, previo a emitir criterio legal, es necesario que remitan los expedientes de las operadoras involucradas en el acto administrativo propuesto, toda vez que es necesario revisar los asuntos que deben ser convalidados por el Directorio de la ANT.

Que, la Dirección de Títulos Habilitantes, de manera verbal dispuso a las Direcciones de Títulos Habilitantes y Asesoría Jurídica, realizar el levantamiento de información sobre los procesos que la Municipio del Distrito Metropolitano de Quito otorgó a ciertas organizaciones del cantón Quito, provincia de Pichincha como operadoras de transporte turístico;

Que, una vez reunidos el personal técnico y legal de la ANT y los servidores de la Agencia Metropolitana de Tránsito el día 25 de noviembre del 2015, en las instalaciones de dicho organismo y una vez recopilada la información inherente a las organizaciones que obtuvieron de manera paralela títulos habilitantes de operación para el transporte turístico, emitió el informe técnico y jurídico No. 440-TN-LMB-SRD-DTH-2015-A.N.T de 26 de noviembre de 2015;

RESOLUCIÓN No. 009-DIR-2016-ANT
REGULARIZACIÓN DE LAS OPERADORAS DE TRANSPORTE TERRESTRE TURÍSTICO QUE OBTUVIERON
EL PERMISO DE OPERACIÓN ANTE EL MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

SRD / FA

Que, a pesar de que la Dirección de la Agencia Metropolitana de Tránsito, anunció que las organizaciones de transporte no habían experimentado incrementos de cupos desde que obtuvieron el permiso de operación, se determinó una vez comparada la información física con la magnética, diferencia en el número de cupos conforme el detalle que se observa para las operadoras YUYANI, CARRASCO PAZMIÑO, QUINDETOUR (matriz No. 1 y No. 2); estableciéndose por consiguiente, que se han generado procesos tales como: cambios de unidad y socios, situación que se puede observar en la información entregada en el archivo magnético y que se encuentra detallada en el informe técnico y jurídico No. 440-TN-LMB-SRD-DTH-2015-A.N.T de 26 de noviembre de 2015;

Que, la Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito, mediante oficio No. AMT-RAV-5785/15, remitió 16 carpetas de los expedientes físicos de 13 operadoras de transporte en la modalidad de turismo;

Que, la Dirección de Control Técnico Sectorial, con memorando No. ANT-DCTS-2015-1065 de 15 de diciembre de 2015, remitió los expedientes de las operadoras de transporte turístico domiciliadas en el Distrito Metropolitano y cuyos títulos habilitantes fueron emitidos por la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas del Distrito Metropolitano de Quito, a fin de que se proceda con la respectiva validación;

1. Que, las operadoras COMPAÑÍA REPRESENTACIONES IRIGOYEN VEGA CIA. LTDA.; YUYANI TOURS CIA. LTDA.; QUINDETOUR CIA. LTDA.; COMPAÑÍA RUTAS MARES DEL SUR S.A. y COMPAÑÍA EMILIANTOUR, tienen el título habilitante concedido por la Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas sin haber solicitado el informe previo para la constitución jurídica ni permiso de operación ante la Agencia Nacional de Tránsito o las entidades que las antecedieron a la ANT;
2. Que, la mayoría de las operadoras de transporte turístico, tienen el objeto social extenso o múltiple, incumpliendo lo que señala el Art. 79 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que refiere a que las operadoras deben mantener un objeto social exclusivo, para el caso que nos ocupa, el servicio de transporte turístico, debiendo someterse al proceso de reforma de estatuto;
3. Que, la titularidad de las unidades vehiculares, todavía en algunas de las compañías de transporte, la mantienen las personas naturales, incumpliendo lo dispuesto en el Art. 40 del Reglamento de Transporte Terrestre Turístico que señala: **"TITULARIDAD DE VEHÍCULOS.- Queda expresamente prohibido que la prestación del servicio de transporte terrestre turístico sea prestado en vehículos que no sean de propiedad de la persona jurídica titular del permiso de operación otorgado por la ANT, todos los vehículos serán habilitados a nombre de la compañía de transporte terrestre."**, por tanto, deben cumplir con lo referido en el citado Reglamento;

Que, la Dirección de Asesoría Jurídica de la Agencia Nacional de Tránsito, con memorando No. ANT-DAJ-2016-0260 de 15 de enero de 2016, remite a la Dirección Ejecutiva el informe No. 001-DAJ-TURISMO-ANT-2016 de 05 de enero de 2016, relacionado al criterio legal sobre la validación de las compañías de transporte turístico domiciliadas en el Distrito Metropolitano y cuyos títulos habilitantes fueron emitidos por la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas;

Que, la Dirección Ejecutiva con fecha 15 de enero de 2016, autoriza que el informe No. 001-DAJ-TURISMO-ANT-2016 de 05 de enero de 2016, sea puesto en conocimiento del Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Que, el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su Primera Sesión Ordinaria de 29 de enero de 2016, conoció el informe No. 001-DAJ-TURISMO-ANT-2016 de 05 de enero de 2016, emitido por la Dirección de Asesoría Jurídica y analizó la problemática existente de las operadoras de transporte terrestre turístico, domiciliadas en el Distrito Metropolitano de Quito, cuyo título habilitante lo obtuvieron de parte de la Empresa Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas y ratificados por la Agencia Metropolitana de Tránsito;

En uso de sus atribuciones legales y reglamentarias,

RESOLUCIÓN No. 009-DIR-2016-ANT
REGULARIZACIÓN DE LAS OPERADORAS DE TRANSPORTE TERRESTRE TURÍSTICO QUE OBTUVIERON
EL PERMISO DE OPERACIÓN ANTE EL MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

SRD / FA

RESUELVE:

REGULARIZACIÓN DE LAS OPERADORAS DE
TRANSPORTE TERRESTRE TURÍSTICO QUE OBTUVIERON EL PERMISO
DE OPERACIÓN ANTE EL MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

1. Ratificar los informes previos para la constitución jurídica y permisos de operación conferidos por CNTTTSV, CNRTTTSV y ANT, a favor de las compañías TRANS RABBIT S.A., CARRASCO PAZMIÑO, OPERADORES DE TURISMO ACHUPALLAS TOUR CIA. LTDA., TRANS MAGIC; TOUR VANFRIEND CIA. LTDA., SEA BREEZE BUS SERVICE y RIDERA SERVICIOS S.A., a fin de que mantengan su situación actual.
2. La compañía SEA BREEZE BUS SERVICE, que tiene vencido su título habilitante, conforme se desprende de los documentos que reposan en el Archivo Central, en el plazo de 360 días presente la documentación y obtenga la renovación del título habilitante;
3. A las operadoras COMPAÑÍA REPRESENTACIONES IRIGOYEN VEGA CIA. LTDA.; YUYANI TOURS CIA. LTDA.; QUINDETOUR CIA. LTDA. y COMPAÑÍA DE TRANSPORTRE TURISTICO; que no se encuentran registradas en este Organismo, se les concede el plazo de 360 días, para que dentro de este tiempo presenten la documentación necesaria y obtengan la concesión del permiso de operación en la modalidad de Turismo; considerándose para esto, lo autorizado por Empresa Municipal de Movilidad y Obras y ratificados por la Agencia Metropolitana de Tránsito.
4. Las operadoras TRANS RABBIT S.A., CARRASCO PAZMIÑO, OPERADORES DE TURISMO ACHUPALLAS TOUR CIA. LTDA., TRANS MAGIC; TOUR VANFRIEND CIA. LTDA., SEA BREEZE BUS SERVICE y RIDERA SERVICIOS S.A., que obtuvieron títulos habilitantes de parte de la EMMOP y ratificados por la Agencia Metropolitana de Tránsito y cuyas unidades consten en los títulos habilitantes emitidos por dichas instituciones, dentro del plazo de 360 días, deben cumplir con lo dispuesto en el Art. 40 del Reglamento de Transporte Turístico y presentar la titularidad de las unidades a nombre de la persona jurídica que corresponda.
5. Las unidades que constan en el título habilitante emitido por la Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas y ratificados por la Agencia Metropolitana de Tránsito que no figuren en el título habilitante concedido por la ANT, dentro del plazo de 360 días y conforme al cumplimiento de las normas vigentes, se considerarán la habilitación de las unidades para que consten dentro del permiso de operación emitido por la ANT.
6. Las operadoras con objeto social múltiple, deberán en el plazo de 180 días, reformar el estatuto en cuanto al objeto social respecta, conforme a lo establecido en el Art. 79 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, debiendo para el caso mantener el siguiente texto: *"La compañía se dedicará exclusivamente al transporte comercial de turismo, sujetándose a las disposiciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sus Reglamentos y las disposiciones que emitan los organismos competentes en esta materia. Para cumplir con su objeto social la compañía podrá suscribir toda clase de contratos civiles y mercantiles permitidos por la Ley, relacionados con su objeto social."*
7. Las operadoras de transporte que mantengan en su estatuto la facultad de abrir otras sucursales en diferentes ciudades del país, a fin de evitar el monopolio y oligopolio; deberán eliminar ésta potestad.
El informe previo para reforma de estatuto, con el fin de cumplir los numerales 6 y 7, se lo realizará conforme a lo requisitos constantes en el formulario emitido para este tipo de proceso.
8. La presente Resolución entrara en vigencia a partir de su emisión, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

RESOLUCIÓN No. 009-DIR-2016-ANT
REGULARIZACIÓN DE LAS OPERADORAS DE TRANSPORTE TERRESTRE TURÍSTICO QUE OBTUVIERON
EL PERMISO DE OPERACIÓN ANTE EL MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO


SRD / FA

DISPOSICIONES GENERALES

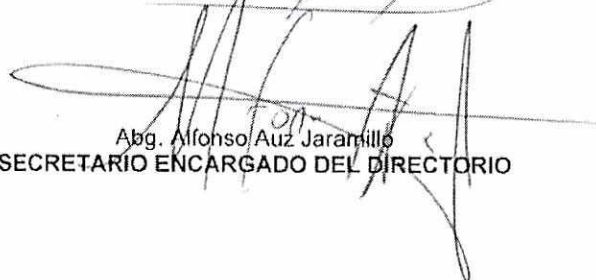
1. La socialización de la presente resolución se encarga a la Dirección de Secretaría General, quien notificará a cada una de las operadoras involucrada con el contenido de la presente Resolución aprobada por el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito, la ejecución de los títulos habilitantes estará a cargo de la Dirección de Títulos Habilitantes y el proceso de reforma de estatuto a cargo de la Dirección de Asesoría Jurídica de la ANT.
2. Para efectos de control de las operadoras de Transporte Turístico, Se mantendrá la debida coordinación con el Ministerio de Turismo y los GADs, específicamente sobre aquellas que requieran circuitos intracantonales.

La presente Resolución tendrá la vigencia de 360 días a partir de su aprobación.

Dado y firmado en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano, a los 29 días del mes de enero de 2016, en la Sala de Sesiones de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su Primera Sesión Ordinaria de Directorio.



Ing. Gustavo Hinostriza-López
PRESIDENTE DEL DIRECTORIO



Abg. Alfonso Auz Jaramillo
SECRETARIO ENCARGADO DEL DIRECTORIO

Elaborado por: Dra. Sandra Pao
Revisado por: Abg. Francisca Ahasco

RESOLUCIÓN No. 009-DIR-2016-ANT
REGULARIZACIÓN DE LAS OPERADORAS DE TRANSPORTE TERRESTRE TURÍSTICO QUE OBTUVIERON
EL PERMISO DE OPERACIÓN ANTE EL MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

SRD / FA

ESPACIO
EN
BLANCO

ESPACIO
EN
BLANCO

Handwritten mark

RESOLUCIÓN No. 049-DE-ANT-2016

**CERTIFICACIÓN DE MODALIDADES DE TRANSPORTE TERRESTRE DE
ACUERDO A LAS COMPETENCIAS DE TÍTULOS HABILITANTES, ASUMIDAS
POR EL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO METROPOLITANO
DE QUITO**

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador, señala que es competencia de los Gobiernos Autónomos Descentralizados - GADs Metropolitanos y Municipales planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal;

Que, la Constitución de la República del Ecuador y el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD, crearon el sistema nacional de competencias con el objeto de organizar las instituciones, planes, programas, políticas y actividades, relacionadas con el ejercicio de las competencias que corresponden a cada nivel de gobierno, conservando los principios de autonomía, coordinación, complementariedad y subsidiaridad;

Que, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial -LOTTTSV-, en su artículo 16 establece que la Agencia Nacional de Tránsito es el ente encargado de la regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el país, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio Rector;

Que, el numeral 1 del artículo 29 de la citada LOTTTSV, faculta al Director Ejecutivo de este Organismo a cumplir y hacer cumplir la Constitución, la Ley y sus Reglamentos en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, así como las resoluciones del Directorio, precautelando el interés general;

Que, el artículo 30.4 inciso primero de la LOTTTSV, señala que los GADs Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la ANT, debiendo informar sobre las regulaciones locales que en materia de control de tránsito y seguridad vial se vayan a aplicar, en sus respectivas circunscripciones territoriales;

~~**Que**, el artículo 30.4 último inciso de la LOTTTSV, establece que cuando dos o más ámbitos de operación del transporte terrestre y tránsito establecidos jerárquicamente por esta Ley; Internacional, Intrarregional, Interprovincial, Intraprovincial e Intracantonal utilicen simultáneamente redes viales emplazadas fuera de las áreas definidas como urbanas por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, la regulación y control del transporte terrestre y tránsito serán ejercidas por la entidad pública con la competencia en el transporte terrestre y tránsito de mayor jerarquía. La regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el sistema de red estatal-troncales~~

nacionales, definidas por el Ministerio del ramo, será la competencia exclusiva de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

Que, en el artículo 74 de la LOTTTSV literal c, menciona: *“Compete a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, otorgar los siguientes títulos habilitantes: Permisos de operación de servicios de transporte comercial, para todos los ámbitos, a excepción del intracantonal”*;

Que, conforme al artículo 75 de la Ley ibídem, literal b *“Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ejercicio de sus respectivas competencias, en el ámbito de su jurisdicción, otorgar los siguientes títulos habilitantes según corresponda: Permisos de Operación para la prestación de los servicios de transporte comercial en todas sus modalidades, a excepción de carga pesada y turismo, para el ámbito intracantonal”*;

Que, la disposición Décima Octava de la LOTTTSV, dispone que los GADs Regionales, Metropolitanos y Municipales, asumirán las competencias en materia de planificación, regulación, control de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, una vez que hayan cumplido con el procedimiento establecido en el COOTAD;

Que, el literal f), del artículo 55 del COOTAD, dispone que es competencia exclusiva de los GADs Municipales y Metropolitanos Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal;

Que, el artículo 85 del COOTAD, dispone que los GADs Metropolitanos y Municipales ejercerán las competencias que corresponden a los Gobiernos Cantonales y todas las que puedan ser asumidas de los Gobiernos Provinciales y Regionales, sin perjuicio de las adicionales que se les asigne;

Que, el Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución No. 0003-CNC-2015, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 475 de 08 de abril de 2015, resuelve revisar los modelos de gestión determinados en los artículos 4, 5 y 6 de la resolución No. 006-CNC-2012, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 712 de 29 de mayo de 2012;

Que, conforme al artículo 60 del Reformado Reglamento General de aplicación a la LOTTTS, numeral 1, en el cual menciona: *“Servicio de Transporte Intracantonal: Es el que opera dentro de los límites cantonales, pudiendo ser un servicio urbano (entre parroquias urbanas) o un servicio rural (entre parroquias rurales). El perímetro urbano de un cantón, según sea el caso para el servicio de transporte, será determinado por los gobiernos autónomos descentralizados en coordinación con las Unidades Administrativas Regionales o Provinciales; o directamente por los gobiernos autónomos descentralizados que hubieren asumido la competencia en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Será responsable de este registro la Unidad Administrativa en donde se preste el servicio o el gobierno autónomo descentralizado que haya asumido la competencia en el correspondiente territorio. Previa a la suscripción de los contratos de operación del servicio combinado (esto es entre parroquias urbanas y rurales) deberá contarse con los informes técnicos respectivos”*.

Que, en base al artículo ibídem, en el numeral 2 señala: "Servicio de Transporte Intraprovincial (intercantonal): Se presta dentro de los límites provinciales entre cantones. Será responsable de este registro la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial";

Que, el artículo 62 del Reformado Reglamento General de aplicación a la LOTTTS indica: "Transporte Mixto: Consiste en el transporte de terceras personas y sus bienes en vehículos de hasta 1.2 toneladas de capacidad de carga desde un lugar a otro, de acuerdo a una contraprestación económica, permitiendo el traslado en el mismo vehículo de hasta 5 personas (incluido el conductor) que sean responsables de estos bienes, sin que esto obligue al pago de valores extras por concepto de traslado de esas personas, y sin que se pueda transportar pasajeros en el cajón de la unidad (balde de la camioneta). Deberán estar provistos de una protección adecuada a la carga que transporten. El transporte comercial mixto se prestará en el ámbito Intraprovincial".

Que, mediante la Resolución Nro. 051-DE-ANT-2012, de 27 de septiembre de 2012, la Agencia Nacional de Tránsito certificó al Gobierno Autónomo Descentralizado Metropolitano de Quito las competencias de Títulos Habilitantes y Otros;

Que, con Resolución Nro. 017-DE-ANT-2016, de 24 de marzo de 2016, la Agencia Nacional de Tránsito certificó la competencia en la Modalidad Excepcional de Tricimotos al Gobierno Autónomo Descentralizado Metropolitano de Quito;

Que, con Resolución Nro. 0009-DIR-2016-ANT, de 29 de enero de 2016, la ANT resuelve la "Regularización de las Operadoras de Transporte Terrestre Turístico que obtuvieron el Permiso de Operación ante el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito";

En uso de sus atribuciones legales:

RESUELVE:

Artículo 1.- Establecer las modalidades de transporte terrestre que le corresponde al Gobierno Autónomo Descentralizado Metropolitano de Quito: Transporte Público Intracantonal, Transporte Comercial en Taxis Convencionales, Transporte Comercial en Taxis Ejecutivo, Transporte Comercial en Carga Liviana, Transporte Comercial Escolar – Institucional.

Artículo 2.- Se ratifica la Resolución Nro. 017-DE-ANT-2016, de 24 de marzo de 2016, correspondiente a la competencia en la Modalidad Excepcional de Tricimotos emitida al Gobierno Autónomo Descentralizado Metropolitano de Quito.

Artículo 3.- ~~El Gobierno Autónomo Descentralizado Metropolitano de Quito dará estricta observancia a los estudios de necesidad aprobados y emitidos por el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito, en ejercicio de las facultades otorgadas por la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; resoluciones que tendrá vigencia en el tiempo mientras no se detecte una nueva necesidad justificada técnicamente de transporte terrestre en su jurisdicción.~~

Artículo 4.- El levantamiento de un nuevo estudio de necesidad, deberá regirse a las siguientes consideraciones generales y lineamientos técnicos mínimos por modalidad:

Consideraciones Generales:

- Establecer como base del estudio la oferta existente de transporte en el cantón.
- Contabilizar la demanda de pasajeros por modalidad con una base estadística, considerando los datos del último censo poblacional del INEC (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos).
- Infraestructura vial.

Lineamientos técnicos mínimos, por modalidad:

Transporte Comercial Escolar - Institucional:

- Considerar como línea base a las unidades educativas particulares, debidamente registradas en el Ministerio de Educación - MINEDUC, instituciones o industrias que requieran el transporte de personal.
- Realizar un muestreo de porcentaje de ocupación de las unidades de transporte Escolar e Institucional.
- En la muestra levantada identificar los usuarios con predisposición de pago.
- Considerar el número de recorridos que mantienen las unidades actualmente aprobadas en la oferta con las diferentes instituciones.
- El análisis de estudio se considerará para unidades con promedio de 17 asientos; así mismo, sus recomendaciones se deberán realizar en base a números de asientos, no unidades.

Transporte Comercial en Taxi Convencional:

- Se deberá considerar para el respectivo análisis, a la PEA (Población Económicamente Activa).
- Analizar las costumbres de movilidad del cantón. Establecer una encuesta base que determine los medios de transporte que utilizan a lo largo de la semana los habitantes del cantón. Esta encuesta deberá ser estadísticamente representativa y tomar como base los datos del INEC.
- Calcular el porcentaje de ocupación en horas pico y valle entre semana y fines de semana.
- Realizar encuesta de número de carreras promedio que realizan las operadoras, debidamente legalizadas en el sitio de estudio.

Transporte Comercial en Carga Liviana:

- Se deberá considerar para el respectivo análisis la PEA.
- Analizar las costumbres de movilidad del cantón.
- Identificar los puntos generadores de carga del cantón. Cuantificar el promedio de carga, que generan cada uno de los puntos causantes de carga en el cantón.
- Tomar en cuenta las frecuencias de necesidad de trasportación de carga.

Transporte Público de Pasajeros Intracantonal:

- Se deberá considerar para el respectivo análisis la población total.
- Analizar las costumbres de movilidad del cantón.
- Identificar los índices de renovación de usuario en las diferentes rutas (contabilizar el ascenso y descenso de pasajeros).
- Realizar dimensionamientos de Flota, para identificar el número de unidades necesarias para servir a la demanda identificada.
- Evitar interferencia de servicio con otras operadoras en frecuencias y rutas de transporte.


Transporte Comercial en Taxi Ejecutivo:

- Realizar estudio de movilidad, estableciendo los medios de transporte que utilizan de acuerdo a la población.
- Analizar el número de compañías que se encuentran creadas en el cantón.
- Realizar un estudio sobre la demanda existente del servicio en el cantón.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Deróguese la Resolución No. 051-DE-ANT-2012, expedido el 27 de septiembre de 2012, al Gobierno Autónomo Descentralizado Metropolitano de Quito.

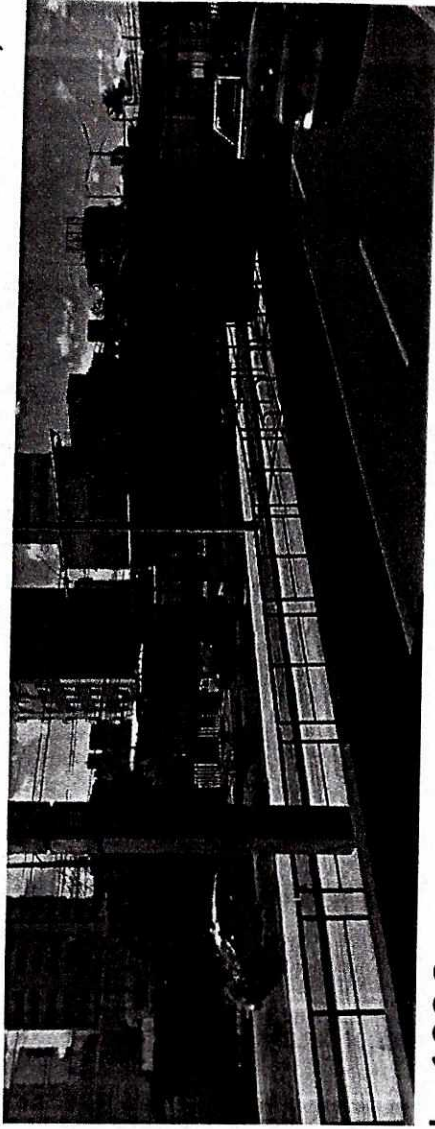
Dado y firmado en la Ciudad de San Francisco de Quito a los


Sr. Alexis Eskandani Rosenberg
DIRECTOR EJECUTIVO (SUBROGANTE)
AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO

ANEXO 2

X

Parte del proceso de readecuación de las paradas del Corredor Central Trolebús, llevado a cabo por la **EPMMP**

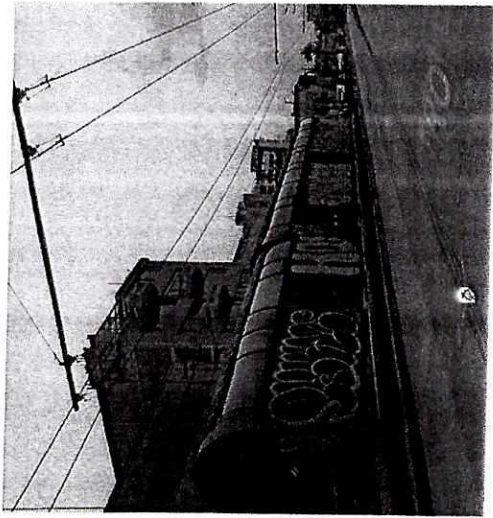


- Inauguradas el 21 de diciembre de 1996.
- Con oficio N° EPMTPQ-GO-AIT-2015-992 de 28 de julio de 2015, dirigido a la EPMMP **“Estamos coordinando con la Secretaría de Movilidad, la posible eliminación de las Paradas Carolina N-S y S-N... esta parada se deje para la última fase de intervención.”**
- Respecto a, la eliminación de las paradas Carolina el Secretario de Movilidad, con oficio N° 2256 de 21 de septiembre de 2015, en el último párrafo indica que **“...esta Secretaría observó que técnicamente el planteamiento es correcto.”**
- Deja de funciona a partir de 2016 una vez que entraron en funcionamiento las paradas Estadio.

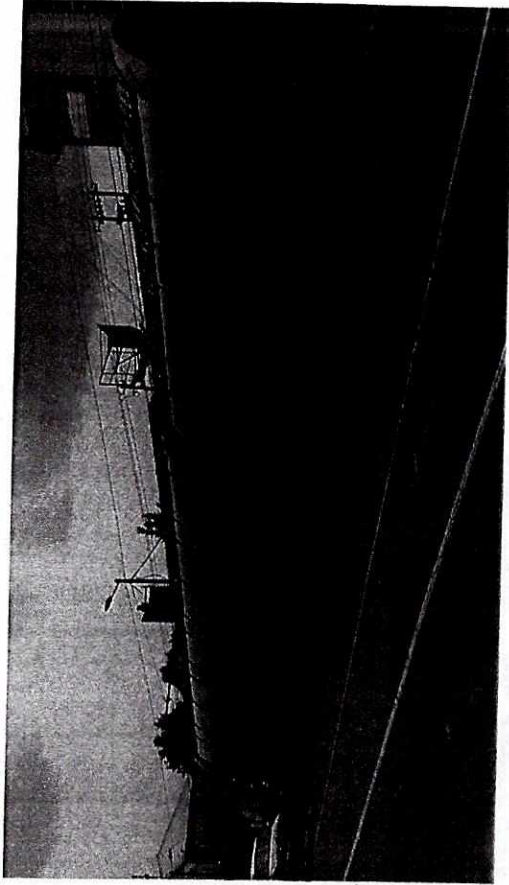


- Las paradas Estadio y Florón que son las más próximas, se encuentran muy cercanas a la Carolina (se modificaron de 31.60 metros de largo a 57.30 metros de largo)
 - ✓ Distancia entre El Florón y Estadio 562 metros
 - ✓ Se acorta el tiempo de viaje, (beneficia de manera directa a todos los usuarios)
- El costo de operación disminuye:
 - ✓ Seis personas en recaudación
 - ✓ Mantenimiento
 - ✓ Seguridad
 - ✓ Servicios básicos
 - ✓ Limpieza.
- No construir dos paradas generará un ahorro en la intervención que permitirá reparar paradas de la Ecovía, mismas que aún no cuentan con financiamiento.”

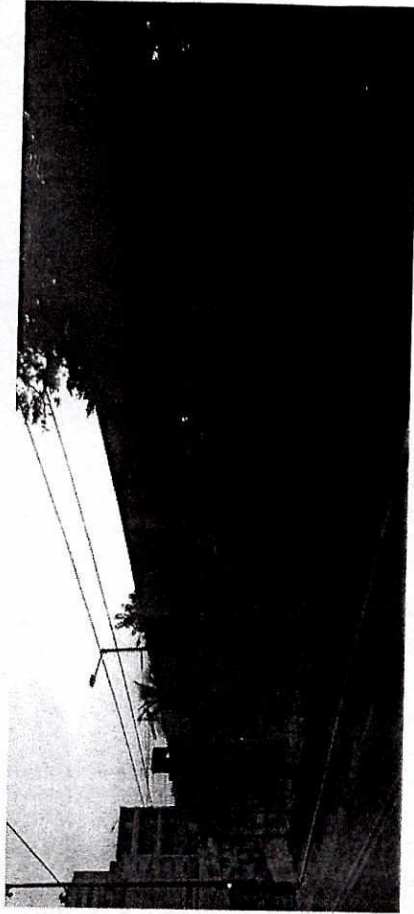
- A la fecha no son utilizadas en el sistema del transporte público por lo que, están abandonadas, sin mantenimiento ni seguridad y su deterioro es visible.



• CAROLINA S-N



• CAROLINA N-S



- Al tener una tipología arquitectónica diferente a las paradas construidas por la EPM MOP no se adaptan a las necesidades y condiciones de uso actuales.

ANEXO 3

X

**Consultoría para el Asesoramiento Técnico en el
Proceso de Contratación de la Provisión de
Servicios del Sistema Integrado de Recaudo,
Sistema de Ayuda a la Explotación y Sistema de
Información al Usuario para el Sistema de
Transporte Público del Distrito Metropolitano de
Quito; realizada por la firma GSD, y entregada
en junio 2016.**

Resultados

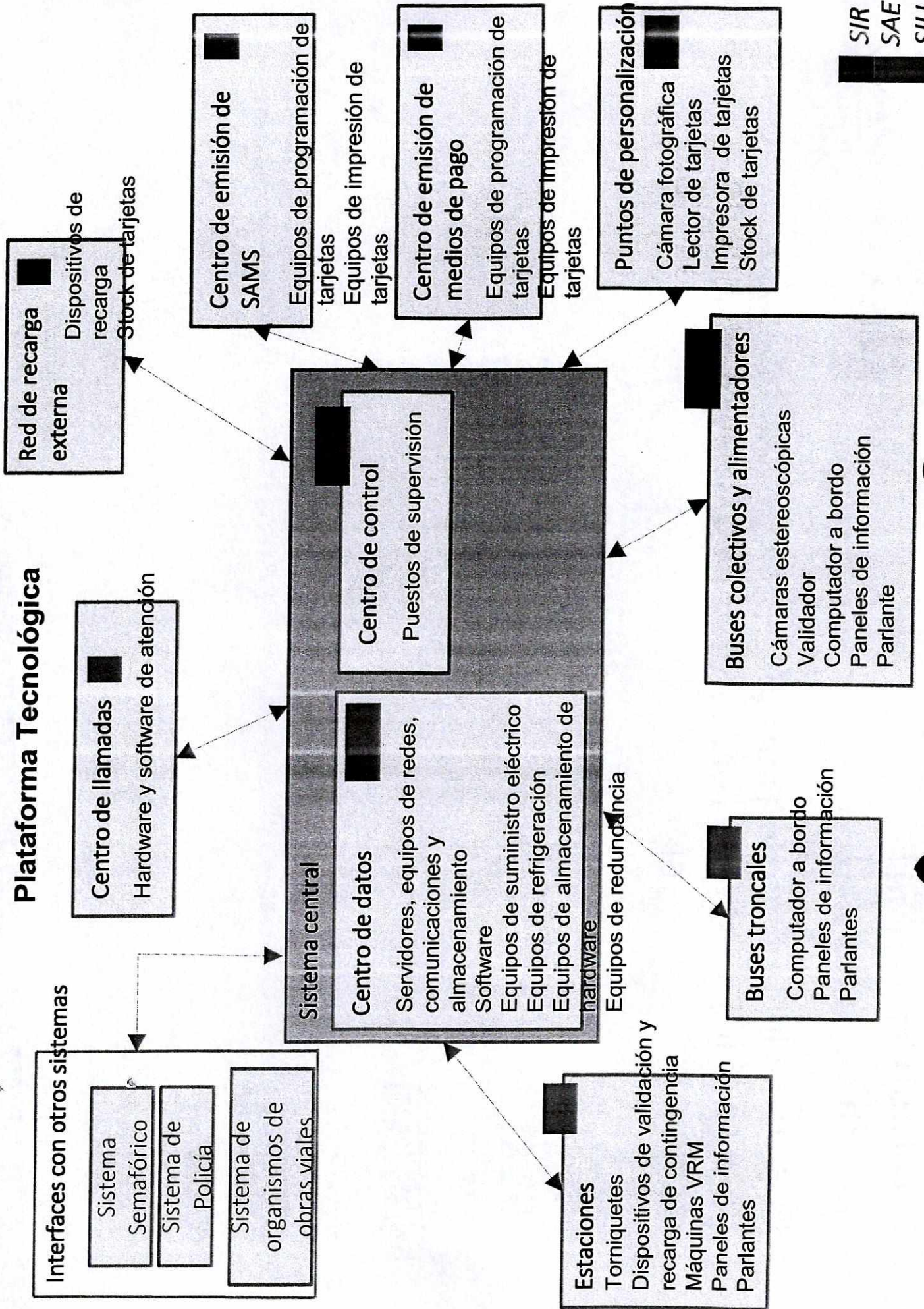
enero 2018

Contenido:

- Arquitectura del sistema inteligente de transporte
- Diseño del sistema inteligente de transporte

... Arquitectura del SIT

Plataforma Tecnológica



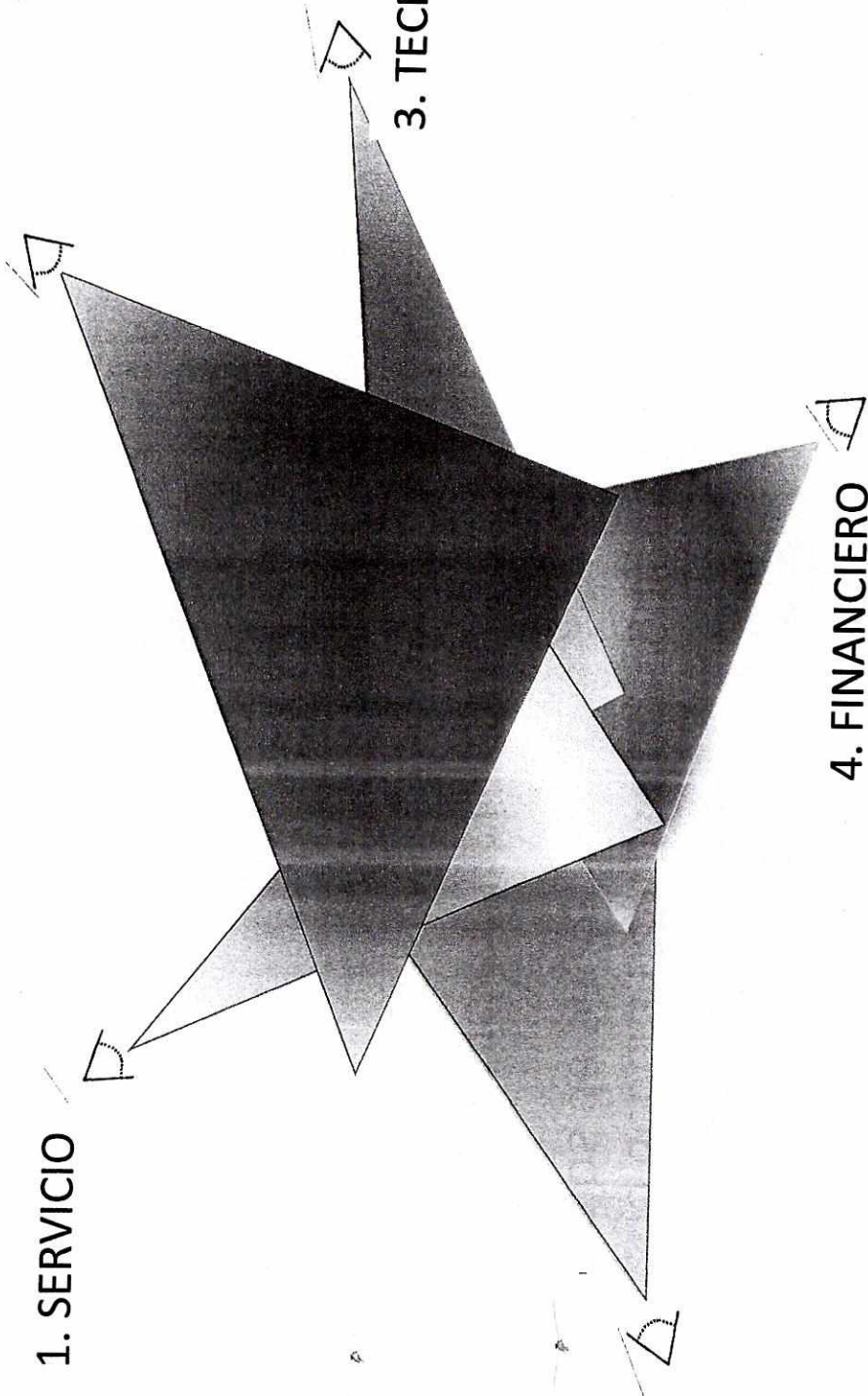
EL DISEÑO DEL SIT CONSIDERA CINCO ASPECTOS

2. OPERACIONAL

1. SERVICIO

3. TECNOLOGÍA

4. FINANCIERO



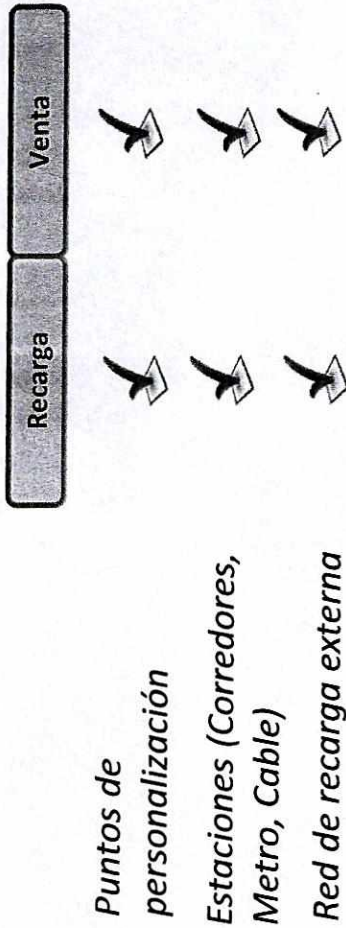
[Handwritten signature]

EL DISEÑO DEL SIT

1. SERVICIO:

El concesionario deberá habilitar los siguientes canales de venta y recarga de medios de pago

Los mínimos canales que se deberá habilitar son:

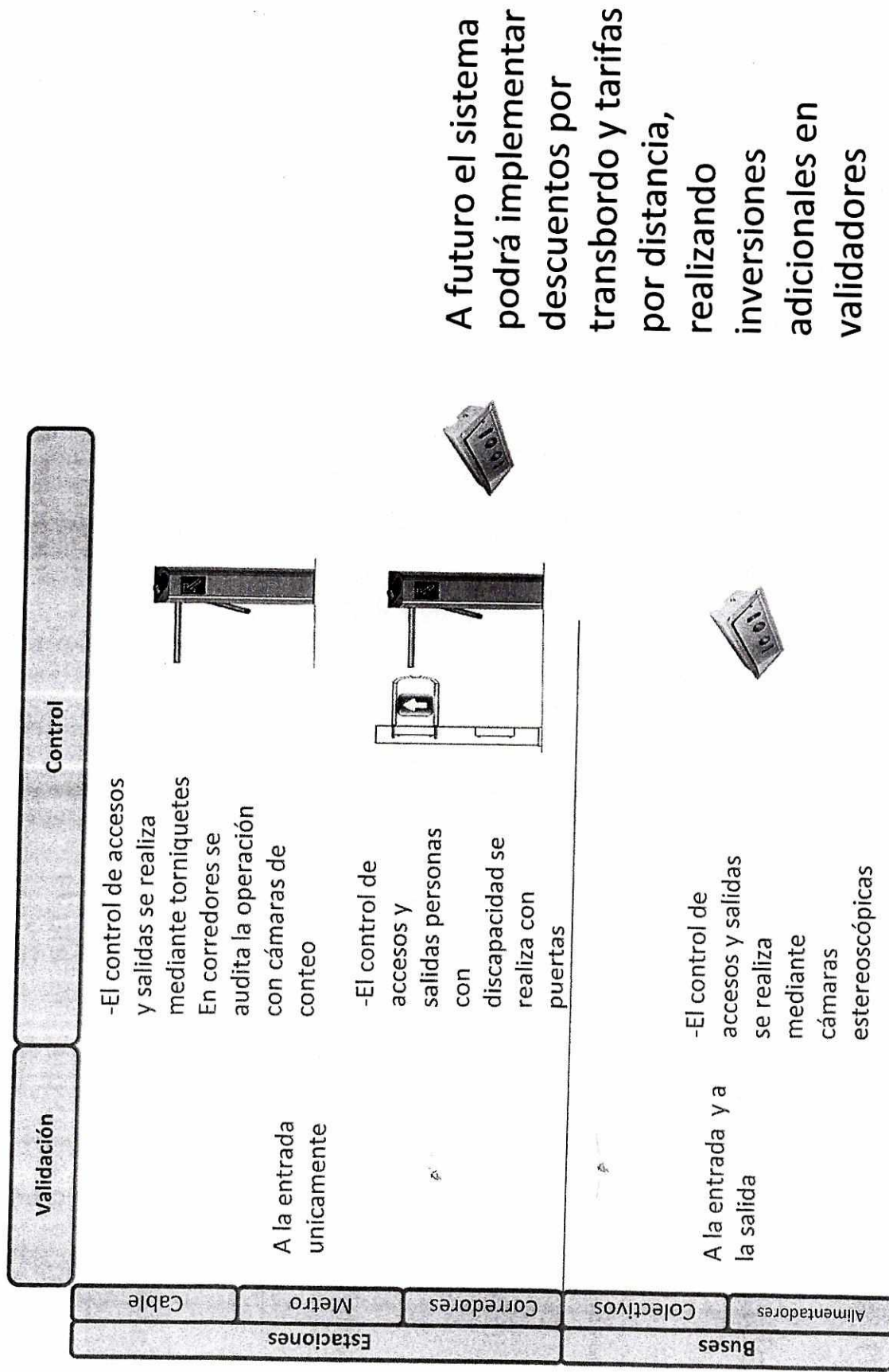


El concesionario podrá habilitar canales y puntos adicionales a su criterio, como:
Otros canales

- Recarga mediante subsidios a empresas
- Locales Comerciales
- Recarga con cargo a la cuenta de telefonía celular

... 1. SERVICIO:

El sistema contará con cámaras estereoscópicas y torniquetes para el control de accesos

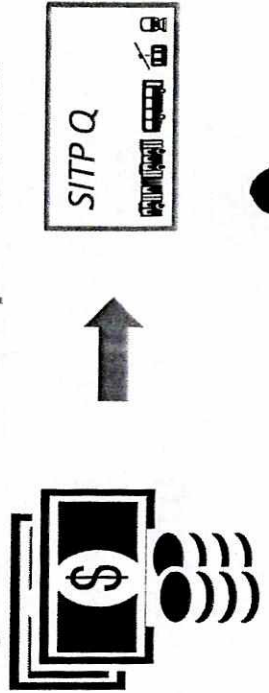



... 1. SERVICIO:

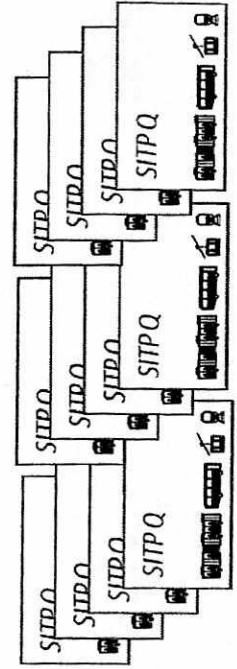
Habrá dos tipos de tarjetas: anónimas y personalizadas

Tipos de tarjeta	Tecnología	Perfil del Usuario	Funcionalidades
Anónima	Mifare DESFire EV1	Usuarios generales	<ul style="list-style-type: none">• Recarga de saldo• Viaje a crédito• Descuentos
Personalizada	Mifare DESFire EV1	Estudiantes, adultos mayores, menores de edad y personas con discapacidad	<ul style="list-style-type: none">• Recarga de saldo• Viaje a crédito• Descuentos• Tarifas especiales

El sistema no recibirá efectivo. Todas las tarjetas tendrán un viaje a crédito y se venderán al precio que defina la Municipalidad. El valor de referencia para 1M de tarjetas es 1 USD por unidad.

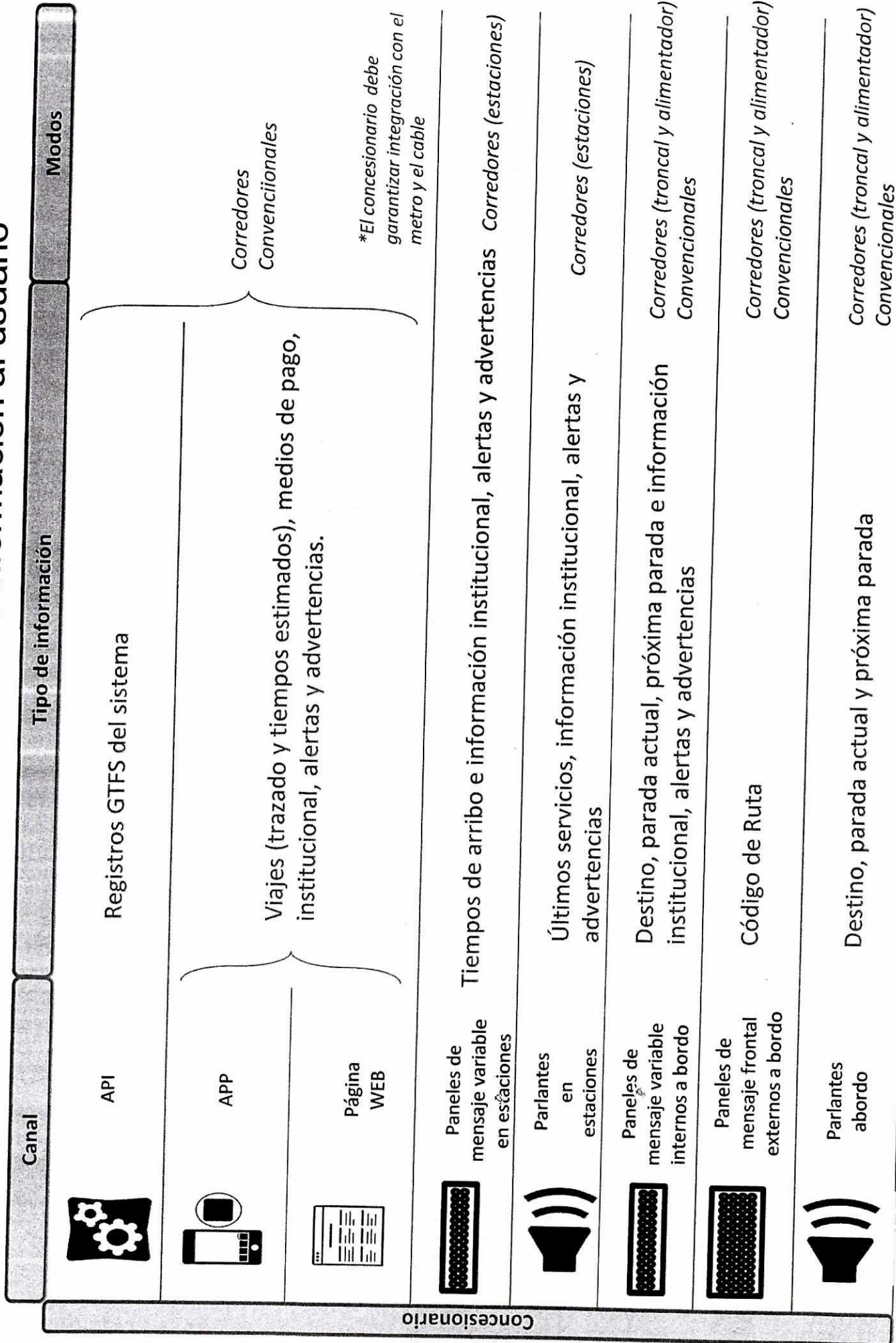


El concesionario entregará tarjetas sin costo al inicio de operación de cada unidad funcional.



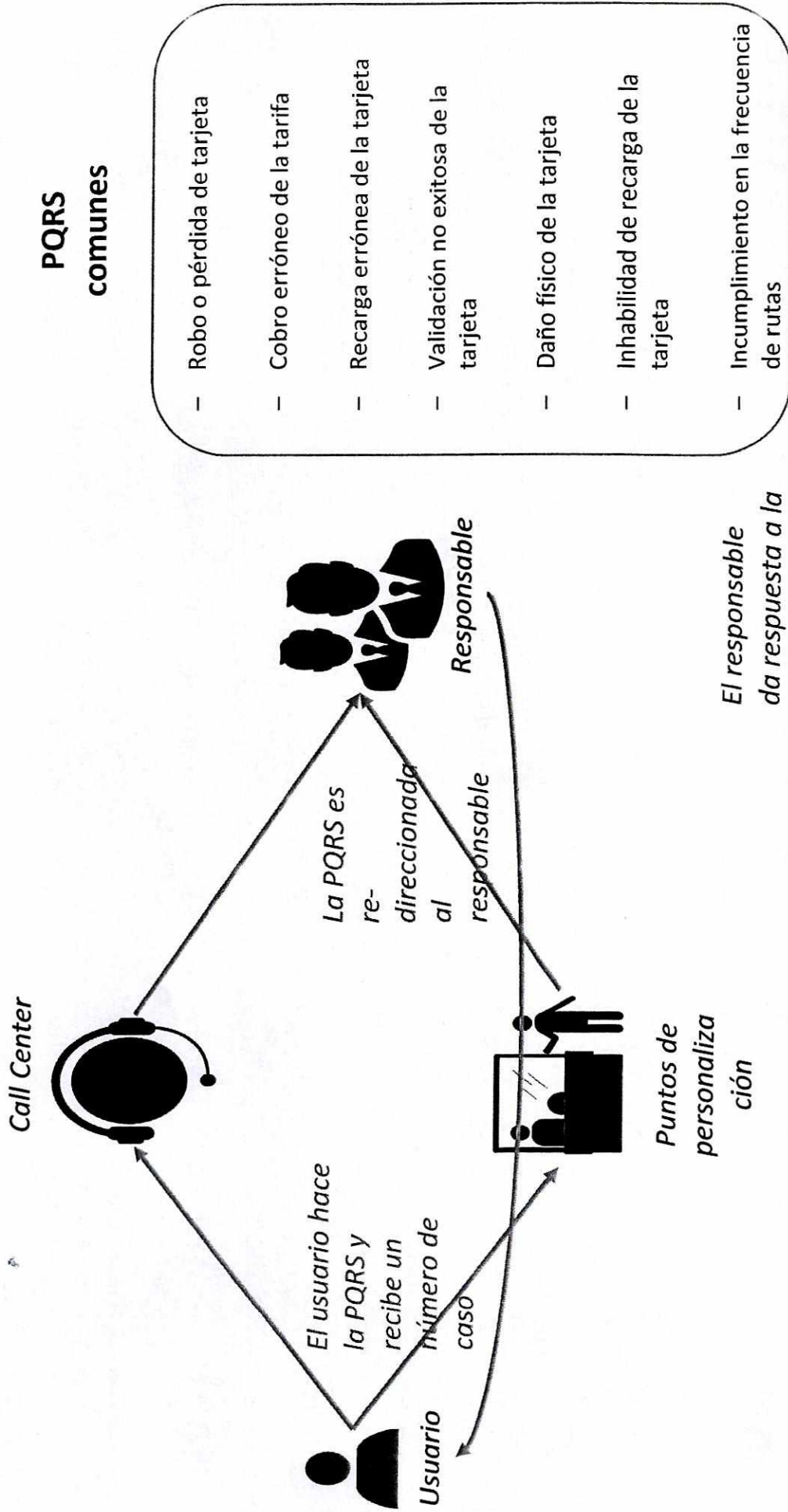
... 1. SERVICIO:

El sistema contará con varios canales de información al usuario




... 1. SERVICIO:

El sistema también contará con canales de PQRS (reclamos) para todo el sistema de transporte, no solamente recaudo



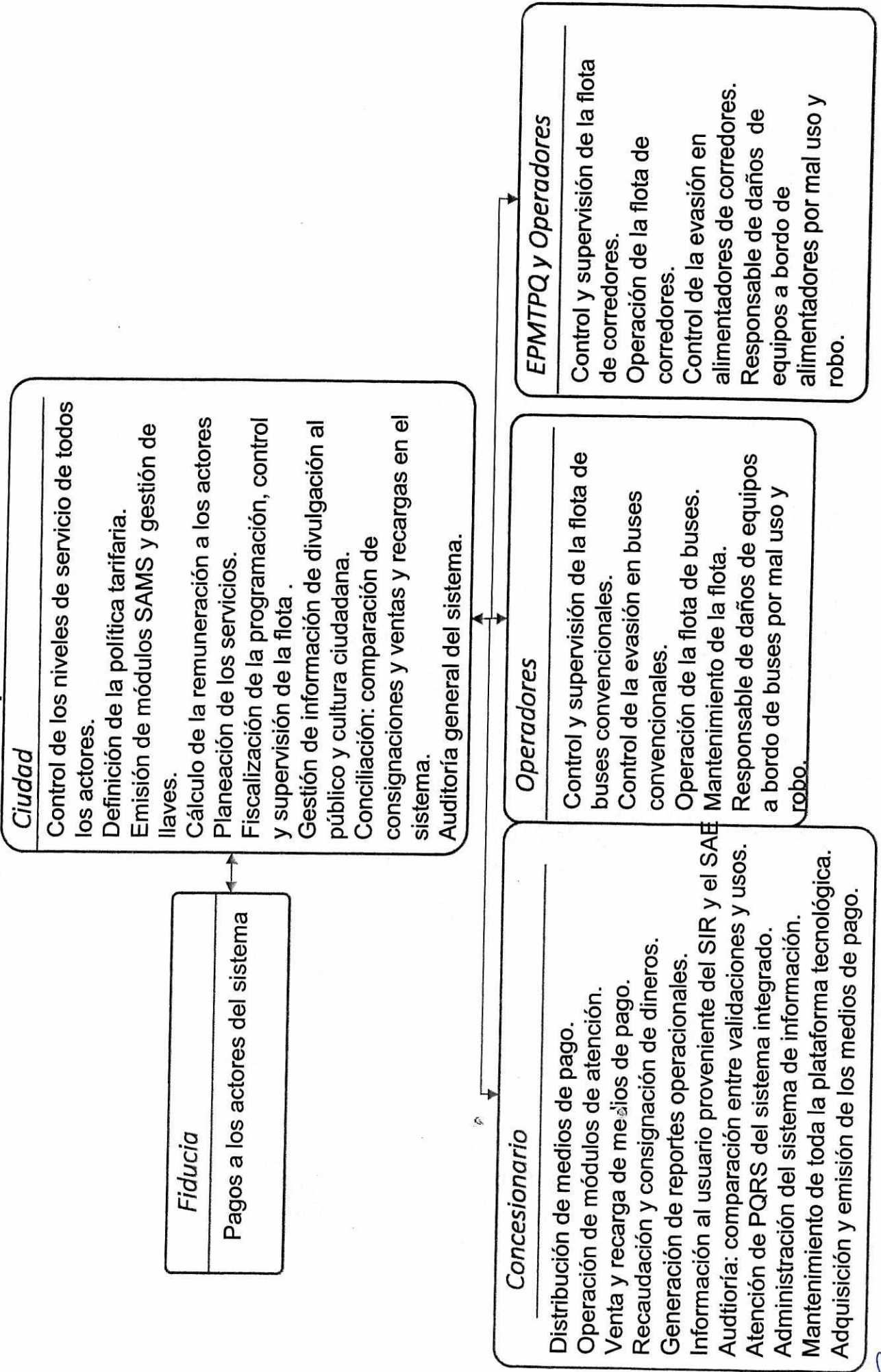
PQRS comunes

- Robo o pérdida de tarjeta
- Cobro erróneo de la tarifa
- Recarga errónea de la tarjeta
- Validación no exitosa de la tarjeta
- Daño físico de la tarjeta
- Inhabilidad de recarga de la tarjeta
- Incumplimiento en la frecuencia de rutas

El responsable da respuesta a la PQRS y cierra el caso

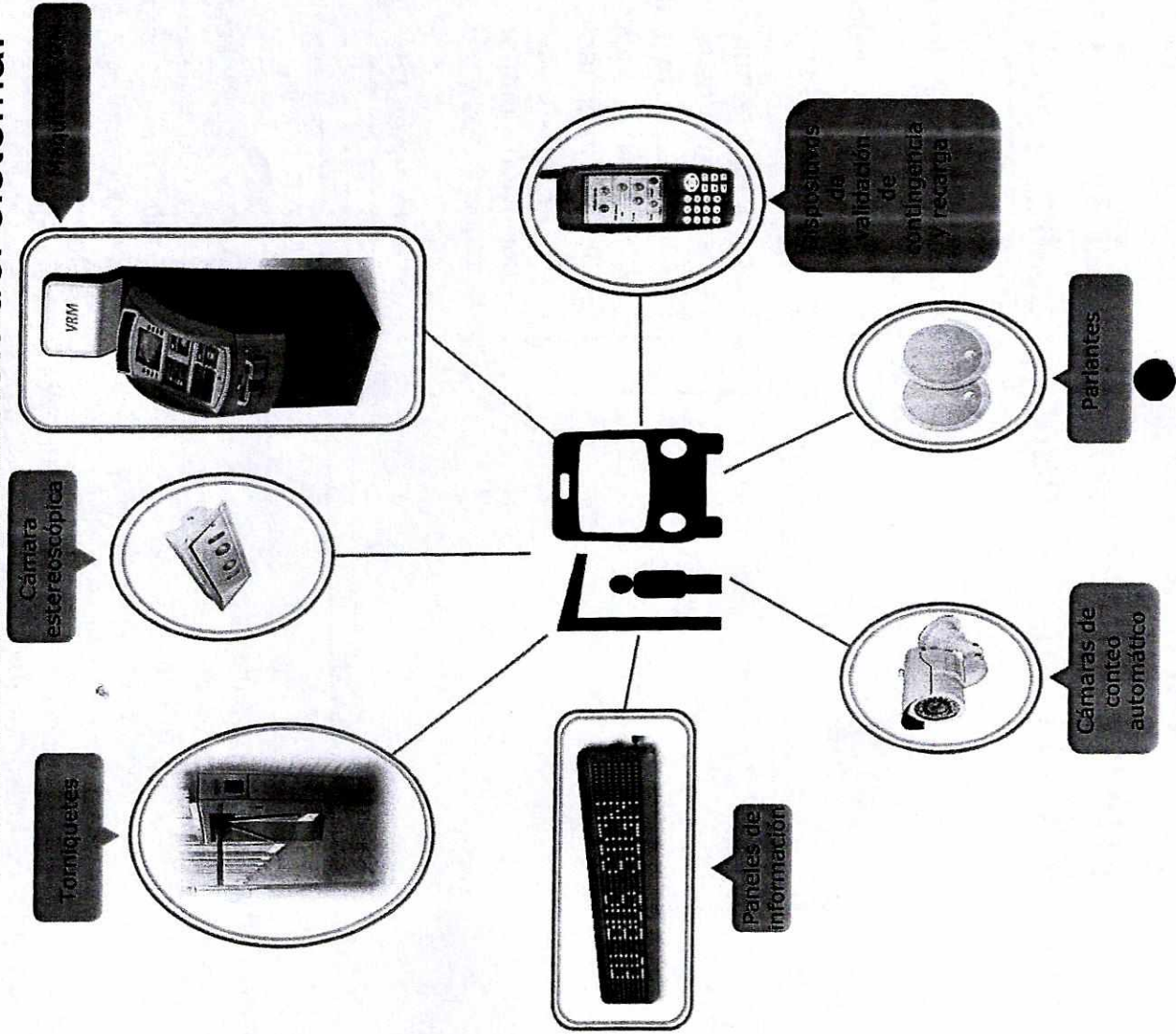
2. OPERACIONAL:

Los procesos operacionales del sistema son llevados a cabo por la Ciudad, el Concesionario y los transportistas



3. TECNOLÓGICO:

Las estaciones del sistema cuentan con equipos que permiten hacer recarga/venta de medios de pago, controlar los ingresos y suministrar información del sistema.



Ciudad:

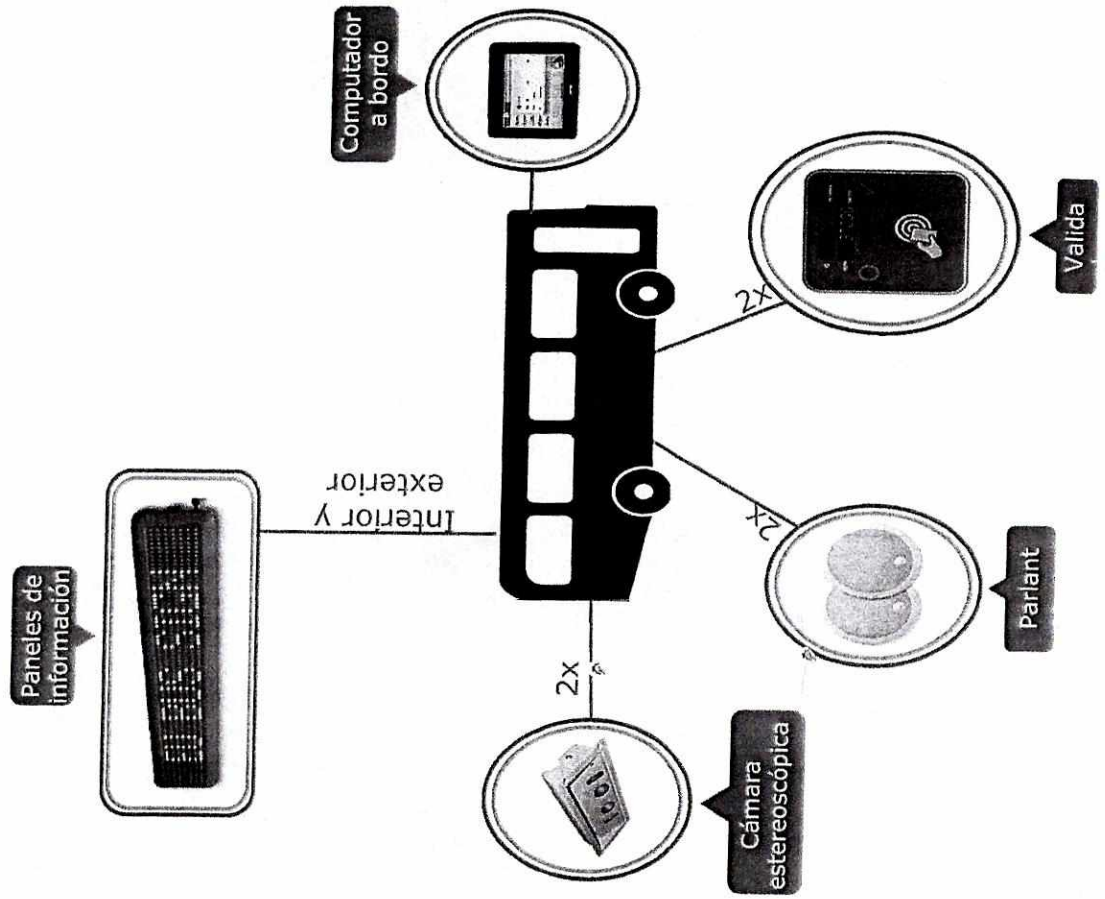
- Infraestructura eléctrica fuera de estaciones

Concesionario:

- Infraestructura eléctrica dentro de estaciones
- Infraestructura de comunicaciones dentro de estaciones
- Instalación de equipos
- Mantenimiento de equipos
- Contratar el servicio de fibra óptica

... 3. TECNOLÓGICO:

Los buses alimentadores y colectivos cuentan con equipos para validación, fiscalización de la evasión, información al usuario y control de flota



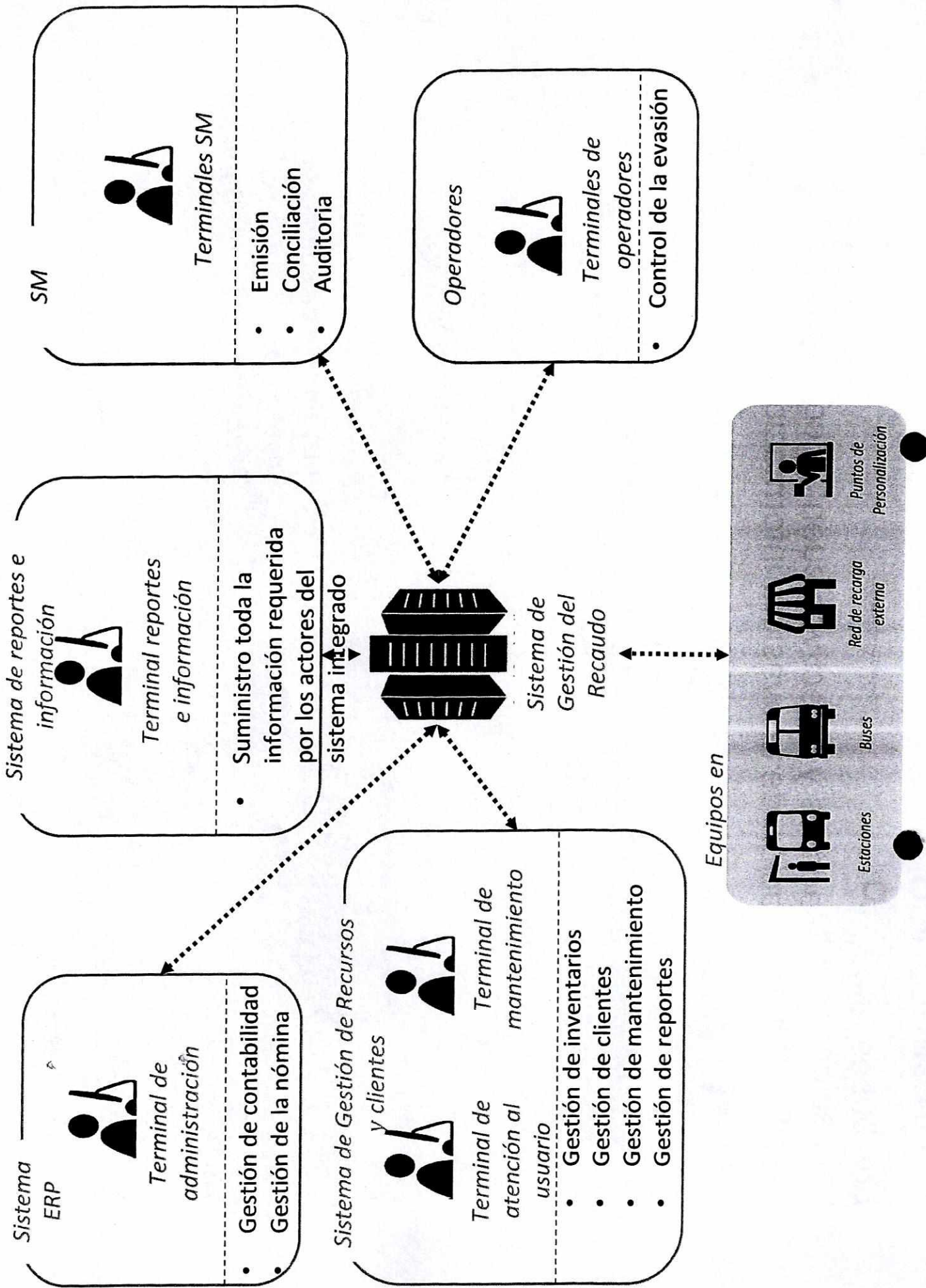
Transportista:

-Puesta a punto del bus (lista de requerimientos)

Recaudador:

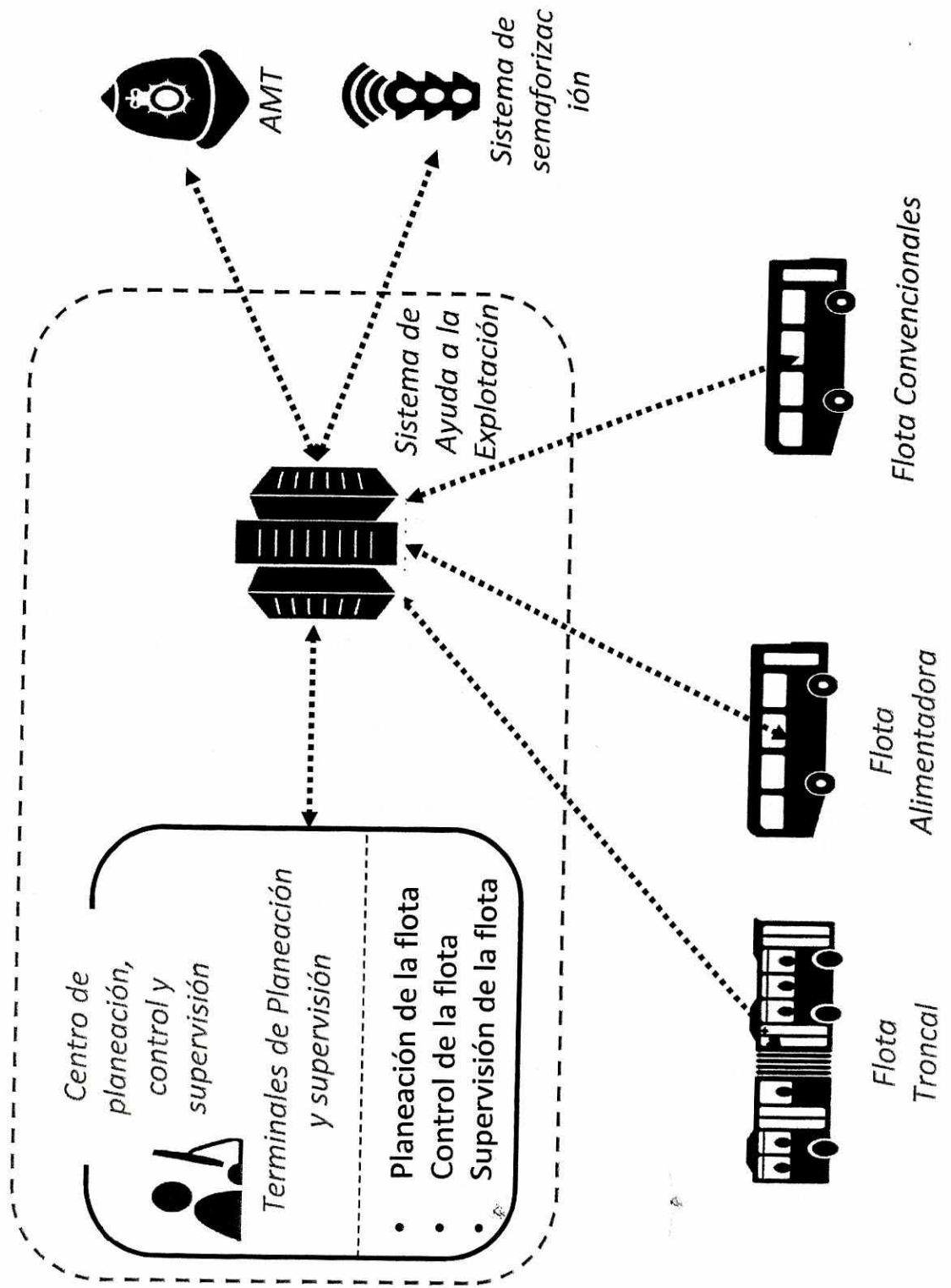
-Instalación de cableado
-Instalación de equipos
-Mantenimiento de equipos

... 3. TECNOLÓGICO: Componente SIR



... 3. TECNOLÓGICO: Componente SAE

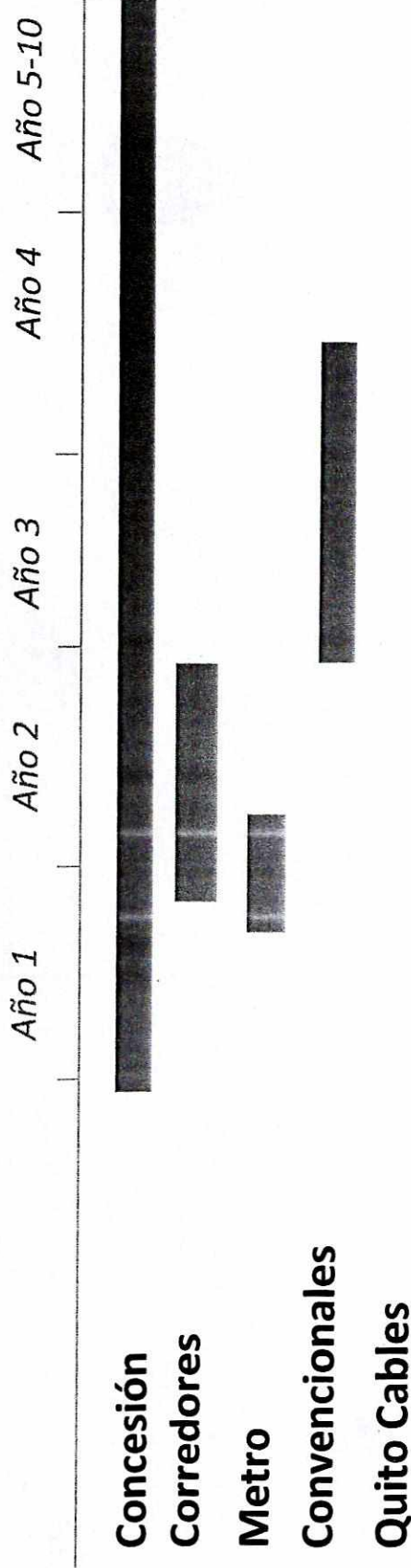
El sistema contará con un Sistema de Ayuda a la Explotación, que permitirá la planificación de la operación del SITPQ y el control y supervisión de las operaciones.



4. FINANCIERO:

El diseño, suministro, implementación y operación del SIT, estará a cargo de una concesión

- La concesión del SIT tendrá una duración referencial de diez (10) años.
- El concesionario tendrá la obligación de efectuar el diseño a nivel de ingeniería de detalle, suministro, implementación, operación y mantenimiento de todas las Unidades Funcionales (cuatro subsistemas).
- La implementación de estas unidades dentro de la concesión deberá realizarse de acuerdo al cronograma establecido.



■ Alcance Concesión
■ Periodo de implementación

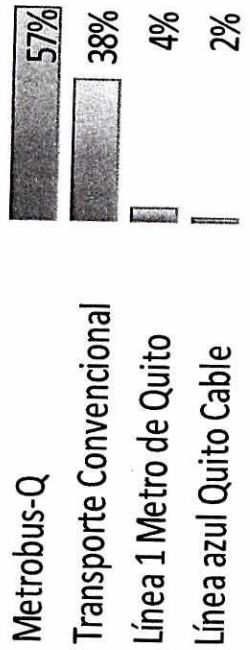
... 4. FINANCIERO:

En el proceso de licitación, los proponentes deberán presentar una oferta económica por cada validación realizada en el sistema de transporte público.

- La evaluación de los proponentes se realizará con base en la propuesta técnica y la propuesta económica.
- La oferta económica será un monto en USD por cada validación realizada en el transporte público y que podrá como máximo ser de:

Unidad Funciona	Alcance	Costo unitario máximo por validación según año inicio de servicio de la Unidad Funcional (USD)			
Año		1	2	3	4
1 - Metrobus-Q y Sistema central		0.036	-	-	-
2 - Transporte Convencional		-	0.025	0.026	0.027
3 - Línea 1 Metro de Quito		0.036	-	-	-
4 - Línea Quito Cable		-	0.063	-	-

- La ofertas económicas serán evaluadas en función la participación de cada unidad funcional dentro de los costos totales del SIT.



Handwritten signature

... 4. FINANCIERO:

La remuneración del concesionario será calculada en función de las unidades funcionales implementadas y los equipos adicionales autorizados

- La remuneración del concesionario en una semana k tendrá los siguientes componentes:

$$R_{Concesionaria_k} = (R_{Base_k} + R_{Adicionales_k}) * fQ_k$$

R_{Base_k} Es función de las unidades funcionales que se encuentren en operación en la semana k y la oferta económica presentada.

$R_{Adicional}$ Es la remuneración por las inversiones adicionales realizadas en el SITM-Q, eS_k que se encuentren en operación y hubiesen sido aprobados por el Contratante.

fQ_k Factor de calidad para la semana k , determinado en función del cumplimiento de los niveles de servicio.

GRACIAS



[Handwritten signature]

ANEXO 4



**CONOCIMIENTO DEL INFORME DE LA
CONSULTORÍA SOBRE "EVALUACIÓN DE
ALTERNATIVAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN
DEL SISTEMA DE RECAUDO EN LA PRIMERA
LÍNEA DEL METRO DE QUITO" Y RESOLUCIÓN
AL RESPECTO**

enero 2018

CONTENIDO

1. *Objetivo*
2. *Alternativas de Implementación:*
 - Cronograma*
 - Consideraciones para su implementación*

Objetivo

SECRETARÍA DE
MOVILIDAD
ALCALDÍA

Proponer un plan de implementación para el Sistema Integrado de Recaudo en la Primera Línea del Metro de Quito (PLMQ), partiendo de un análisis de alternativas técnicas, financieras y estratégicas.

Alternativas

SECRETARÍA DE
MOVILIDAD
ALCALDÍA

La consultoría presentó 3 alternativas.

De éstas, dos satisfacen el requerimiento de contar con una concesión única cuyo alcance incluye las 4 Unidades Funcionales del SITP-Q:

1. **Alternativa** – Prioriza la implementación de los Corredores de MetrobúsQ

CORREDORES



PLMQ

CABLE

CONVENCIONALES

2. **Alternativa** – Prioriza la implementación del Corredor Central Trolebús y Metro de Quito.

C. CENTRAL TROLEBÚS

PLMQ



OTROS CORREDORES

CABLE

CONVENCIONALES

3. **Alternativa** – Prioriza la implementación solo en la PLMQ.

Alternativas 1 y 2

Actividades por etapas

SECRETARÍA DE
MOVILIDAD
ALCALDÍA

		2017					Fecha límite	Responsable
		Ago	Sep	Oct	Nov	Dic		
Pliegos y Ordenanza	Entrega de borrador de pliegos actualizados		①				sep-17	GSD
	Informe técnico para comisión de movilidad						sep-17	SDM
	Segundo debate y Ap. Ordenanza de recaudo						oct-17	Concejo
	Conformación comisión técnica						sep-17	SDM
	Redacción pliegos y minuta del contrato						nov-17	Comisión técnica
Norma Técnica	Contratación Norma Técnica						oct-17	SDM
	Elaboración Norma Técnica						dic-17	-
	Aprobación Norma técnica					②	dic-17	Comisión técnica

El éxito del proyecto depende de:

1. La Ordenanza, los pliegos y la Norma Técnica deben estar listos en Diciembre 2017 (para dar cumplimiento del cronograma planteado, mismo que ya está desactualizado).

Alternativas 1 y 2

Actividades por etapas

SECRETARÍA DE
MOVILIDAD
ALCALDÍA

		2018									Fecha límite	Responsable	
		Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep			
Licitación	Contratación de asesores internacionales											abr-18	SDM
	Publicación aclaraciones-recepción de propuestas											may-18	SDM
	Evaluación de propuestas											ago-18	SDM/Comisión t.
Cierre del contrato	Negociación final y adjudicación											sep-18	SDM/Socio tec.
	Firma del contrato										②	sep-18	SDM/Socio tec.
	Protocolización											sep-18	SDM/Socio tec.

El éxito del Proyecto depende de los siguientes elementos:

1. La licitación inicia un mes después de la aprobación de la norma técnica en caso de ser necesarias revisiones adicionales.
2. Los asesores serán un equipo de al menos tres expertos internacionales en el ámbito de la licitación y con autoridad en el plano internacional en el campo de transporte y de Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT) que apoyen el proceso decisorio. La ciudad debe asegurar el presupuesto para su contratación.

Alternativa 1 Actividades por etapas

SECRETARÍA DE
MOVILIDAD
ALCALDÍA

	2018				2019				2020				2021				2022			Fecha límite	Responsable
	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3					
Implementación																					
Campaña de información al usuario																					
Sistema Central																					
Diseño detallado y implementación Sistema Central																			mar-20	SOM	
Corredores																					
Implementación Red de recarga																			jun-19		
Diseño e implementación Corredores																			mar-21		
Puesta en marcha SIT Corredor Central-Trolebús																			oct-15		
Puesta en marcha SIT Corredor Oriental-Ecovia																			abr-20		
Puesta en marcha SIT Corredor Suoccidental																			sep-20		
Puesta en marcha SIT Corredor Central-norte																			mar-21		
Metro																					
Diseño e implementación Metro																			dic-21	Socio tec.	
Entrada en operación Metro																			oct-19		
Puesta en marcha SIR de la PLMQ																			dic-21		
Cable																					
Diseño e implementación Cable																			ago-21		
Entrada en operación Cable																			feb-18		
Puesta en marcha SIR Cable																			ago-21		
Convencionales																					
Diseño e implementación Convencionales																			sep-22		
Puesta en marcha SIT Convencionales																			sep-22		

Alternativa 2 Actividades por etapas

SECRETARÍA DE
MOVILIDAD
ALCALDÍA

	2018				2019				2020				2021				2022			Fecha límite	Responsable
	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3					
Implementación																					
Campaña de información al usuario																					
Sistema Central																					
Diseño detallado y implementación Sistema Central																			abr-20	SOM	
Metro																					
Diseño e implementación Metro																			sep-19		
Entrada en operación Metro																			oct-19		
Puesta en marcha SIR de la PLMQ																			sep-19		
Corredores																					
Implementación Red de recarga																			jun-19		
Diseño e implementación Corredores																			jun-21		
Puesta en marcha SIT Corredor Central-Trolebús																			nov-19	Socio tec.	
Puesta en marcha SIT Corredor Oriental-Ecovia																			jun-20		
Puesta en marcha SIT Corredor Suoccidental																			nov-20		
Puesta en marcha SIT Corredor Central-norte																			jun-21		
Cable																					
Diseño e implementación Cable																			nov-21		
Entrada en operación Cable																			feb-18		
Puesta en marcha SIR Cable																			nov-21		
Convencionales																					
Diseño e implementación Convencionales																			sep-22		
Puesta en marcha SIT Convencionales																			sep-22		

Requisitos

SECRETARÍA DE
MOVILIDAD
ALCALDÍA

Proceso de licitación de una concesión de las 4 unidades funcionales:

1. Definir la situación de personal de taquillas en estaciones de Metrobús
2. Adecuaciones de la infraestructura: Instalaciones, Infraestructura, especialmente en paradas antiguas.
3. Integración tarifaria
4. Organización de operadores privados, principalmente del sistema convencional
5. Gobernabilidad de la concesión.

Gobernabilidad de la concesión

SECRETARÍA DE
MOVILIDAD
ALCALDÍA

La SDM sería la entidad administradora del contrato de concesión con el socio tecnológico. Sin embargo, existen tareas (Por ej.: adecuación de estaciones) que el socio tecnológico debe llevar a cabo con el apoyo de EPMMQ, EPMT PQ y el futuro gestor del Cable.

Se ha propuesto el Comité para la Coordinación del SITP-Q para articular a las empresas gestoras involucradas



- Presidido por la Secretaría de Movilidad como contratante de la Concesión.
- Miembros permanentes: EPMMQ, EPMT PQ, y Gestor del Cable y de Convencionales
- Permitir la comunicación formal entre los participantes

Alternativa 3







Corresponde a la compra de equipos de SIR solo para la PLMQ y una posterior concesión

La implementación independiente de PLMQ permitirá la integración considerando los siguiente:

- El diseño del sistema debe realizarse con base en el concepto de arquitectura abierta.
- Se debe contratar el desarrollo la norma técnica para que cualquier socio tecnológico y/o proveedor de tecnología garantice la interoperabilidad y la integración tecnológica. La norma técnica debe desarrollarse antes de abrir la contratación del sistema.

Alternativa 3



Alcance	   
Contratación	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> EPMMQ SM </div>
Suministro e implementación	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> Proveedor de recaudo Concesionario responsable de la adquisición, implementación y mantenimiento </div>
Mantenimiento	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> Proveedor de recaudo </div>
Operación	Operador PLMQ

Handwritten signature

Alternativa 3 Actividades por etapas

SECRETARÍA DE
MOVILIDAD
ALCALDÍA

	2017					2018				Fecha límite	Responsable
	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Ene	Feb	Mar	Abr		
Etapas pre-contratación											
Ordenanza	Entrega de borrador de pliegos actualizados									4-sep-17	GSU
	Informe técnico para comisión de movilidad									22-sep-17	SDM
	Segundo debate y Ap. Ordenanza de recaudo									6-oct-17	Concejo
Justificación presupuestal											
Norma Técnica	Contratación Norma Técnica									7-dic-17	EPMMQ
	Elaboración Norma Técnica									6-oct-17	SDM
	Aprobación Norma técnica									7-dic-17	-
Nueva Ordenanza											
Informe técnico de justificación del proyecto									21-dic-17	Comisión técnica	
Aprobación comisión de movilidad									11-ene-18	SDM	
Primer debate en Concejo									1-feb-18	Concejo	
Correcciones al proyecto									19-feb-18	Concejo	
Segundo debate y Ap. Ordenanza de recaudo									26-feb-18	SDM	
Conformación comisión técnica									12-mar-18	Concejo	
Pliegos											
Redacción pliegos y minuta del contrato									11-ene-18	EPMMQ	
									16-abr-18	Comisión técnica	

El éxito del proyecto depende de:
Los pliegos y la Norma Técnica deben estar listos en Diciembre 2017 (para dar cumplimiento del cronograma planteado, mismo que ya está desactualizado).

Alternativa 3 Actividades por etapas

SECRETARÍA DE
MOVILIDAD
ALCALDÍA

	2018										Fecha límite	Responsable
	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct		
Consecución presupuesto	[Barra de actividad]										10-sep-18	EPMMQ
Licitación	[Barra de actividad]										9-jul-18	EPMMQ
Contratación de asesores internacionales	[Barra de actividad]										9-jul-18	EPMMQ
Publicación-aclaraciones-recepción de propuestas	[Barra de actividad]										14-sep-18	EPMMQ/Comisión
Evaluación de propuestas	[Barra de actividad]										28-sep-18	EPMMQ/Socio tec.
Cierre del contrato												
Negociación final y adjudicación	[Barra de actividad]										1-oct-18	EPMMQ/Socio tec.
Firma del contrato	[Barra de actividad]										11-oct-18	EPMMQ/Socio tec.
Protocolización	[Barra de actividad]											

Alternativa 3 Actividades por etapas

	2018			2019												Fecha límite	Responsable	
	Oct	Nov	Dic	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic			
Implementación																		
Campana de información al usuario																		SDM
Sistema Central																		
Diseño detallado e implementación Sistema Central																	22-abr-19	
Metro																		Socio tec.
Diseño e implementación Metro																	27-sep-19	
Entrada en operación Metro																	27-sep-19	
Puesta en marcha SR de la PLMQ																	27-sep-19	

1. La etapa de implementación del Metro toma el mismo tiempo que en la concesión
2. Sin embargo, se elimina la incertidumbre creada por los requisitos de implementación de los demás sistemas de transporte

GRACIAS

Handwritten mark

ANEXO 5

R

**DEFINICIONES RESPECTO DEL SIR, SAE Y SIU
PARA EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO
DE PASAJEROS DEL DMQ" Y RESOLUCIÓN AL
RESPECTO**

enero 2018



DEFINICIÓN DE LA SM:

- Luego del análisis de las diferentes alternativas y en el marco de las políticas y directrices impartidas por la Administración Municipal, se determinó que, de las alternativas presentados por las consultorías correspondientes, se escogió la Alternativa 2, que prioriza la instalación en el Metro y los Corredores BRT, iniciando con el Corredor Central Trolebús.

- Los factores que determinaron esa decisión, fueron:
 - Cronogramas de implementación con ruta crítica en la construcción de PLM (tiempo limitado).
 - Los corredores son los principales proveedores de demanda a la PLM.
 - La infraestructura de los Corredores, especialmente la del Central Trolebús, facilitan la implementación.
 - La implementación de reestructuración de rutas Convencionales, exige un tiempo mayor.

... DEFINICIÓN DE LA SM:

- Los productos de la primera consultoría del SIR, SAE, SIU, servirán de base para que la SM, junto con los demás responsables establecidos en la Ordenanza No. 185, y con el apoyo técnico que será contratado por el BID, definan los pliegos definitivos para el proceso de licitación.

PROCEDIMIENTO:

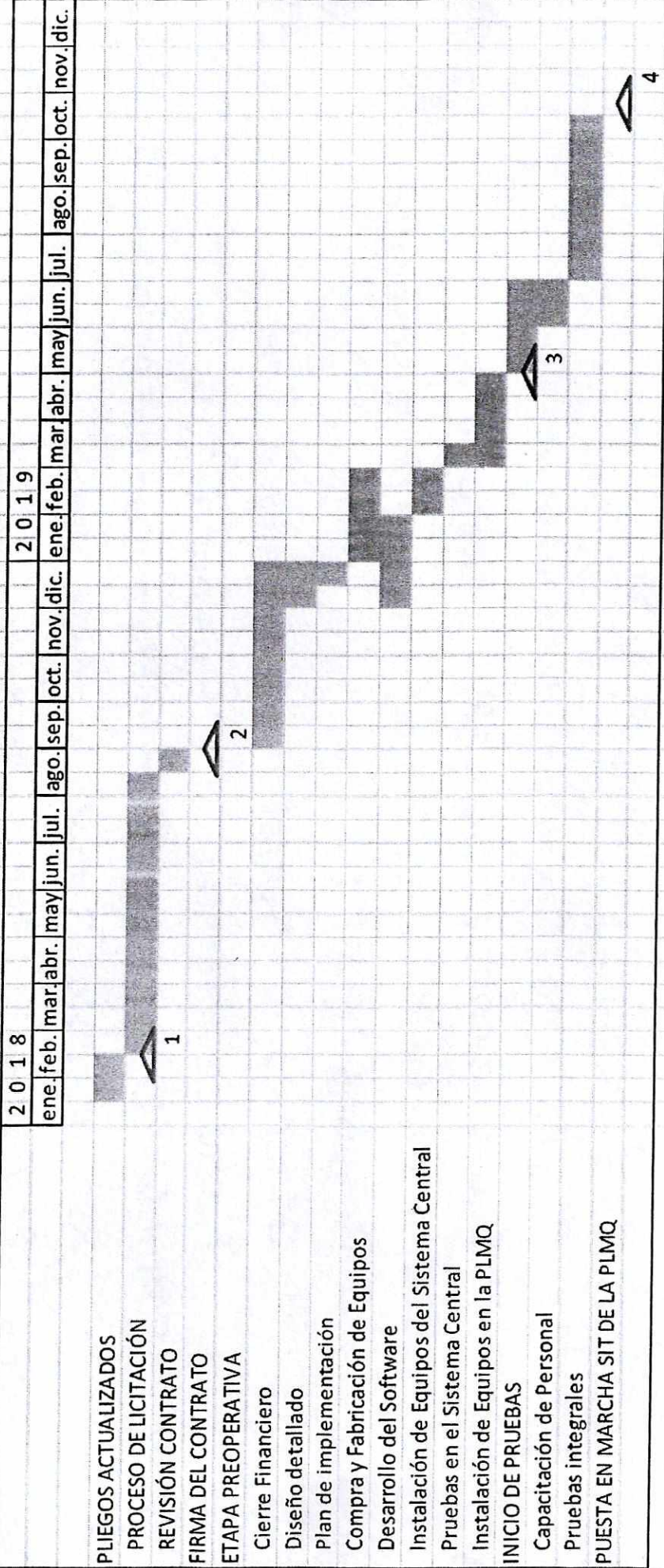
- Preparación y Aprobación de los Pliegos de la Delegación.
Responsable: Secretaría de Movilidad.
Apoyo: Comisión Técnica y Consultoría Técnica de Acompañamiento.
- Fechas propuestas: Conformación Comisión, hasta el 15 de enero 2018.
Elaboración de Pliegos, hasta el 15 de febrero 2018.
- Publicación de la Convocatoria e inicio de Etapa Precontractual.
Responsable: Secretaría de Movilidad.
Fecha propuesta: 16 de febrero de 2018.
- Proceso Licitatorio y Adjudicación.
Responsable: Comisión Técnica, Secretaría de Movilidad.
Fecha prevista: 15 de agosto.

PROCEDIMIENTO.....

- Contratación de Consultorías.
- ✓ **Acompañamiento Técnico al Proceso de Licitación.**
 - Responsable: BID.**
 - Seguimiento: Secretaría de Movilidad.**
 - Fecha de contratación: 29 de enero 2018.**
- ✓ **Estructura del Medio de Pago (*mapping de la tarjeta*).**
 - Responsable: BID.**
 - Seguimiento: Secretaría de Movilidad.**
 - Fecha de contratación: 29 de enero 2018.**
- ✓ **Fórmulas de distribución de los ingresos del SITPQ.**
 - Responsable: Secretaría de Movilidad.**
 - Seguimiento: Secretaría de Movilidad.**
 - Fecha de contratación: 1 de febrero 2018.**

CRONOGRAMA PROPUESTO IMPLEMENTACIÓN DE LOS SIT

PRIMERA LINEA DEL METRO DE QUITO



FECHAS CLAVE

- 1 15 DE FEBRERO 2018
- 2 1 DE SEPTIEMBRE 2018
- 3 1 DE MAYO 2019
- 4 23 DE OCTUBRE 2019

GRACIAS

h



COMPONENTES DEL SISTEMA:

Unidad Funcional Alcance por subsistema

Primera Línea de Metro



- Primera línea de Metro entre la estación Quitumbe y la estación El Labrador.
- Quince (15) estaciones a lo largo de los 22 km de línea.

Corredores



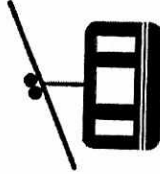
- 5 corredores, la implementación seguirá el siguiente orden:
- Central-Trolebús, Nororiental-Ecovía, Suroriental, Central Norte y Suroccidental.

Convencional



- Transporte convencional urbano e intracantonal combinado y rural
- 2300 unidades aprox 2800 unidades aprox.

Cables¹



- Se integrarán de acuerdo a su puesta en operación.
- 1ra Línea: 4 estaciones, 84 cabinas, 30000 pasajeros día aprox