

**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA  
DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD  
18 DE JULIO DE 2018**

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los dieciocho días del mes de julio del año dos mil dieciocho, en la sala de sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, siendo las 09h10 se instalan en sesión extraordinaria, los Concejales miembros de la comisión: Sra. Alicia Ledesma; Abg. Sergio Garnica Ortiz; y, Abg. Daniela Chacón Arias, quien preside la sesión.

<b>REGISTRO ASISTENCIA – INICIO SESIÓN</b>		
<b>NOMBRES</b>	<b>PRESENTE</b>	<b>AUSENTE</b>
Abg. Daniela Chacón Arias, Presidenta de la Comisión (S)	1	
Sra. Alicia Ledesma	1	
Sra. Silvia Díaz		1
Abg. Sergio Garnica	1	
MSc. Patricio Ubidia		1
<b>TOTAL</b>	3	2

Se registra la asistencia de los siguientes funcionarios municipales: Sres. Carmen Mabela, Ruth Guerrero, Alfredo León, Julio Arteaga, Roberto Noboa, Marcelo Narvárez y Juan Arias, funcionarios de la Secretaría de Movilidad; Sres. Tatiana Sampedro, Julio Puga y Rothman Romero, funcionarios de la Agencia Metropolitana de Control de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial; Abg. Juan Carlos Rivadeneira, funcionario de la Procuraduría Metropolitana; Ing. Mauricio Peña, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito; Sres. Mauricio Anderson y Jorge Yáñez, funcionarios de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito; Sres. Mayra Gordillo y Guillermo Borja, funcionarios del despacho de la Concejala Alicia Ledesma; Sra. Alejandra Morales, funcionaria del despacho del Concejal Sergio Garnica, Ing. Jorge Caicedo, funcionario del despacho del Concejal Patricio Ubidia; Abg. Susana Añasco, funcionaria del despacho del Concejal Eduardo Del Pozo; Sr. Pablo Játiva, funcionario del despacho de Alcaldía; y, Abg. Ángel Armijos, funcionario del despacho de la Concejala Daniela Chacón.

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

- Informe y presentación por parte de la Secretaría de Movilidad y las entidades adscritas, sobre el cumplimiento de las Disposiciones Transitorias de la Ordenanza Metropolitana No. 0201, sancionada el 8 de febrero de 2018, que establece la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito; y, resolución al respecto.**

**Concejala Daniela Chacón Arias, Presidenta (S) de la Comisión:** Solicita que se revise una por una las disposiciones establecidas en la Ordenanza Metropolitana No. 0201, para verificar su cumplimiento.

Por Secretaría se da lectura a la Disposición Transitoria Primera: *“ En el plazo de ciento ochenta (180) días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, la Secretaría de Movilidad, en coordinación con la entidad gubernamental competente, levantará la información inherente a la demanda de usuarios con discapacidad en el Sistema de Transporte Público de Pasajeros, para la implementación posterior de planes operacionales y adecuación de unidades que garanticen el embarque, traslado y desembarque seguro de las personas con movilidad reducida, los mismos que serán de cumplimiento obligatorio por parte de los Operadores.”*

**Ing. Marcelo Narváez, funcionario de la Secretaría de Movilidad:** Señala que sobre la Disposición Transitoria Primera no han elaborado aún el informe en la Secretaría de Movilidad.

Por Secretaría se da lectura a la Disposición Transitoria Segunda: *“Dentro de los noventa (90) días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, la Secretaría de Movilidad, con la información proporcionada por las entidades metropolitanas que forman parte del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, pondrá a consideración de la Comisión de Movilidad la estructura tarifaria a ser aplicada en el DMQ, que incluya la forma de integración, cobro y distribución de ingresos, así como el cronograma de implementación, y la seguridad social de todos los trabajadores del sistema. En la definición de esta estructura, se priorizará la aplicación de una tarifa plana para todos los Subsistemas de Transporte Público intracantonal urbano, para una fácil comprensión, aceptación y adopción del nuevo sistema de transporte público por parte los usuarios.*

*La estructura tarifaria será puesta en conocimiento del Concejo Metropolitano para su posterior aprobación y promulgación, la misma que será de cumplimiento obligatorio por parte de los Operadores de transporte.”*

**Ing. Alfredo León, Secretario de Movilidad:** Solicita a los miembros de la Comisión que al ser la estructura tarifaria un tema tan sensible, se considere la posibilidad de declarar la sesión como reservada para que únicamente participen los Concejales miembros de la Comisión y el equipo de funcionarios técnicos.

**Concejal Sergio Garnica Ortiz:** Señala que la Ordenanza Metropolitana No. 003, determina que, si la mayoría de los miembros de la Comisión están de acuerdo, se puede declarar la sesión como reservada.

**Concejala Alicia Ledesma:** Indica que la información y el carácter de la sesión es pública, por lo que no debería declararse en reserva.



**Concejala Daniela Chacón Arias, Presidenta (S) de la Comisión:** Sugiere que no se declare a la sesión como reservada, sin embargo solicita a los representantes de distintos medios de comunicación que asisten a la sesión, que manejen de manera prudente la información que se conocerá en la presente sesión; y, que para obtener información sobre la propuesta que será conocida hoy, que todavía no es un proyecto definitivo, acudan a los funcionarios de la Secretaría de Movilidad.

**Ing. Marcelo Narváez, funcionario de la Secretaría de Movilidad:** Realiza la presentación del Informe No. SM-DPPM-085/2018, elaborado por la Secretaría de Movilidad.

El Informe Técnico No. SM-DPPM-085/2018 se adjunta al acta como anexo No. 1.

Presenta los antecedentes de la Ordenanza; la situación actual del cálculo de la tarifa para el transporte intracantonal urbano 2018 – Escenario 1; las condiciones definidas para el cálculo en la situación actual de operación; el cálculo de la tarifa; y, las conclusiones sobre ese escenario. Además presenta el cálculo de la tarifa para el transporte intracantonal combinado y rural, la situación actual 2018; los antecedentes, el análisis, las conclusiones y recomendaciones. Presenta también el cálculo de la tarifa para el transporte intracantonal urbano en la situación operacional – Escenario 2. Realiza la presentación del cálculo de la tarifa para el transporte intracantonal urbano integrado, las fases de integración, los niveles de tarifa técnica y tarifa de usuario; y, las conclusiones. Y, finalmente señala que se ha elaborado un anexo al informe, que contiene la propuesta de tarifas para el transporte intracantonal combinado y rural.

**Concejala Daniela Chacón Arias, Presidenta (S) de la Comisión:** Solicita al Secretario de Movilidad que desagregue la información del escenario 2 y que esta se presente en la siguiente sesión de la Comisión.

**Resolución 1:**

La Comisión de Movilidad, en sesión extraordinaria realizada el miércoles 18 de julio de 2018, **resolvió:** solicitar al Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana “Metro de Quito” envíe para conocimiento de los Concejales miembros de la Comisión el “Estudio de actualización del modelo de demanda”, contratado por la empresa a su cargo.

Concejal	A favor	En contra	Blanco	Ausente
Daniela Chacón	1			
Alicia Ledesma	1			
Sergio Garnica	1			
Silvia Díaz				1
Patricio Ubidia				1
Votación total:	3			2

## **Resolución 2:**

La Comisión de Movilidad, en sesión extraordinaria realizada el miércoles 18 de julio de 2018, **resolvió:** solicitar al Secretario de Movilidad envíe para conocimiento de los Concejales miembros de la Comisión, un informe con firma de responsabilidad respecto del cumplimiento de cada una de las Disposiciones Transitorias establecidas en la Ordenanza Metropolitana No. 0201, sancionada el 8 de febrero de 2018, que establece la Política Tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito.

<b>Concejal</b>	<b>A favor</b>	<b>En contra</b>	<b>Blanco</b>	<b>Ausente</b>
Daniela Chacón	1			
Alicia Ledesma	1			
Sergio Garnica	1			
Silvia Díaz				1
Patricio Ubidia				1
<b>Votación total:</b>	<b>3</b>			<b>2</b>

**Ing. Alfredo León, Secretario de Movilidad:** Señala que en dos semanas presentará el proyecto de Ordenanza para la implementación de la nueva política tarifaria, incluyendo las obligaciones de las partes. Además señala que dentro de ese mismo tiempo, volverá a presentar a la Comisión, la información respecto del cumplimiento de las Disposiciones Transitorias establecidas en la Ordenanza Metropolitana No. 0201.

- Informe y presentación por parte de la Secretaría de Movilidad y las entidades adscritas, sobre el estado de implementación del Sistema Integrado de Recaudo de conformidad con lo establecido en la Ordenanza No. 0185, sancionada el 29 de septiembre de 2017, que regula la Implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito; y, resolución al respecto.**

**Ing. Marcelo Narváez, funcionario de la Secretaría de Movilidad:** Realiza la presentación del cronograma del proceso de implementación del Sistema Integrado de Recaudo en el Subsistema Metrobús-Q, señalando las consultorías previas, la estructura y estrategia tarifaria; las fórmulas de reparto de ingresos; el diseño de interoperabilidad Metrobús-Q; la definición de fideicomiso; el diseño institucional del ente gestor; el proceso de licitación SIT Metrobús-Q; y, el acompañamiento al proceso de licitación.

La Comisión avoca conocimiento del cronograma expuesto.

El cronograma se adjunta al acta como anexo No. 2.



**Concejala Daniela Chacón Arias, Presidenta (S) de la Comisión:** Solicita que se presente un informe desde la Secretaría de Movilidad, señalando las consecuencias, en la futura operación del Metro, si es que no se cumple con los plazos, si no se dan las aprobaciones previas que se requieren. Esa información es necesaria para que la ciudadanía esté correctamente informada sobre las decisiones que toma el Concejo y por qué las toma.

**Concejal Sergio Garnica:** Manifiesta su preocupación pues a pesar de los esfuerzos del ente técnico, esto implica una prórroga adicional y no se conoce cómo empatarán todos los sistemas inteligentes del Metro con el sistema de transporte convencional, eso puede no ser atractivo para algún inversionista o consorcio que se integre para esos fines, en virtud de que hay experiencias negativas, por ejemplo, la de Colombia, en donde hubo una serie de inconvenientes en la implementación del sistema. Deja sentado su escepticismo y preocupación frente al modo de aplicación de este tema.


**Concejala Daniela Chacón Arias, Presidenta (S) de la Comisión:** Solicita que dentro de 15 días, se presente en la Comisión, además de lo solicitado en el punto anterior, el informe sobre lo que implica para la operación del Metro el impacto en función de los plazos que se han planteado y de las necesidades de operación del Metro.

Siendo las 11h00, se clausura la sesión.

REGISTRO ASISTENCIA – FINALIZACIÓN SESIÓN		
NOMBRES	PRESENTE	AUSENTE
Abg. Daniela Chacón Arias, Presidenta de la Comisión (S)	1	
Sra. Alicia Ledesma	1	
Sra. Silvia Díaz		1
Abg. Sergio Garnica	1	
MSc. Patricio Ubidia		1
TOTAL	3	2

Firman para constancia de lo actuado la señora Presidenta de la Comisión y el señor Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito.

Abg. Daniela Chacón Arias  
**Presidenta de la Comisión (S)**

 Abg. Diego Cevallos  
**Secretario General del Concejo  
Metropolitano de Quito**

REGISTRO ASISTENCIA – TOTAL SESIÓN		
NOMBRES	PRESENTE	AUSENTE
Abg. Daniela Chacón Arias, Presidenta de la Comisión (S)	1	
Sra. Alicia Ledesma	1	
Sra. Silvia Díaz		1
Abg. Sergio Garnica	1	
MSc. Patricio Ubidia		1
<b>TOTAL</b>	<b>3</b>	<b>2</b>

Elaboración:	M.Caleño	GC	2018.07.23	
Revisión:	RDelgado	GC	2018.07.23	f



# ANEXO 1

R

16 JUL 2018

Quito DM,  
Oficio No. SM- 1276 -2018

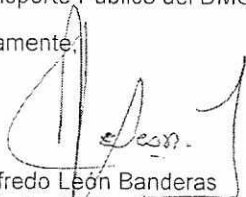
Abogada  
Daniela Chacón Arias  
Concejala Metropolitana  
PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD  
Presente.

*Asunto: Propuesta de estructura tarifaria  
para el transporte público del DMQ.*

De mi consideración:

En atención al requerimiento formulado en la reunión informativa de la Secretaría de Movilidad con los señores Concejales Metropolitanos el día 10 de julio de 2018, me permito remitirle el Informe Técnico No. SM-DPPM-085/2018 que contiene la Propuesta de Estructura Tarifaria para el Transporte Público del DMQ.

Atentamente,



Ing. Alfredo León Banderas  
Secretario de Movilidad  
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito



SECRETARÍA DE MOVILIDAD	RECORRIDO: Sylic
FECHA: 17 JUL 2018	HORA: 16:00
CIUDAD: QUITO	SIGNA: [Handwritten]

Adj. - Informe Técnico No. SM-DPPM-085/2018  
- Anexo Cuadro de Tarifas propuesto para el Transporte Intracantonal Combinado y Rural

Elaboración:	MNaváez	DPPM	2018/07/16	[Handwritten]
--------------	---------	------	------------	---------------

[Handwritten mark]



Informe Técnico No. SM-DPPM-085/2018

PROPUESTA DE ESTRUCTURA TARIFARIA PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO DEL DMQ

Dirección de Políticas y  
Planeamiento de la Movilidad  
18.07.2018

**1. ANTECEDENTES**

En el ámbito de la competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, transferida por el Gobierno Central, al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ); éste crea el Plan de Fortalecimiento de la Calidad de Servicio del Transporte Terrestre Intracantonal Urbano del Distrito Metropolitano de Quito, en el cual se establece una asignación no reembolsable de \$ 1.000 o \$ 450 a los operadores del transporte público urbano, de acuerdo a las condiciones establecidas en la Resolución C 057 del 21 de febrero del 2015.

El periodo de vigencia del mencionado Plan y, por consecuencia la asignación para las operadoras de transporte termina el 30 de junio de 2017, luego del cual se consideró necesario la fijación de una tarifa técnica para el transporte intracantonal que se determine en base a una metodología con parámetros técnicos.

En ese sentido, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ), a través del Convenio Interinstitucional firmado con la Corporación Andina de Fomento - CAF, desarrolló el estudio de consultoría "Estructuración del Modelo Tarifario del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros de Quito" supervisado por la Secretaría de Movilidad, en el cual se establecen criterios técnicos que permiten determinar la tarifa técnica en diversos escenarios para el Sistema Integrado de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ). Los productos de la consultoría se entregaron en febrero 2017, los cuales fueron presentados al Concejo Metropolitano en junio de 2017.

Posteriormente, el Concejo Metropolitano del DMQ, aprobó la Ordenanza Metropolitana No. 201 que establece la "Política Tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ", sancionada en febrero de 2018.

La Ordenanza Metropolitana No. 201, dispone:

Transitoria Segunda.- Dentro de los noventa (90) días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, la Secretaría de Movilidad, con la información proporcionada por las entidades metropolitanas que forman parte del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, pondrá a consideración de la Comisión de Movilidad la estructura tarifada a ser aplicada en el DMQ que incluya la forma de integración, cobro y distribución de ingresos, así como el cronograma de implementación, y la seguridad social de todos los trabajadores del sistema. En la definición de esta estructura, se priorizará la aplicación de una tarifa plana para todos los Subsistemas de Transporte Público intracantonal urbano, para una fácil comprensión, aceptación y adopción del nuevo sistema de transporte público por parte los usuarios.

La estructura tarifaria será puesta en conocimiento del Concejo Metropolitano para su posterior aprobación y promulgación, la misma que será de cumplimiento obligatorio por parte de los operadores de transporte.

Diferentes circunstancias institucionales no han permitido que el proceso requerido tenga la continuidad deseada, incidiendo en la realización de modificaciones en la programación originalmente prevista para la implementación progresiva del Sistema Integrado de Transporte, siendo necesario para ello, como un componente clave, la definición de la política tarifaria.

IT - Propuesta de estructura tarifaria para el DMQ.

Página 1 de 8

En este contexto, el presente informe presenta el resumen del cálculo de las tarifas que conforman la estructura tarifaria para el transporte público del DMQ.

## 2. CÁLCULO DE LA TARIFA PARA EL TRANSPORTE INTRACANTONAL URBANO, SITUACIÓN ACTUAL 2018 – ESCENARIO 1

### 2.1 Condiciones definidas para el cálculo en la situación actual de operación

Las condiciones finales establecidas de común acuerdo con los operadores para el cálculo de la tarifa fueron las siguientes:

- Sin implementación del SIT-Q (sistemas inteligentes de transporte).
- Sin pago de impuesto a la renta.
- Sin pago de utilidades.
- Demanda
  - El valor final de la demanda considerado fue de 994 pasajeros por bus y por día. (se ha confirmado este valor con los resultados de la Consultoría de Actualización del Modelo de Demanda-junio 2018).

- Vehículo

Vehículo	Precio de mercado de venta sin IVA (USD)	Valor a remunerar mes (USD)
Minibús	90.000	722
Bus tipo	122.000	979

- Combustible

- Costo de combustible mensual promedio de USD 753 para bus tipo para el servicio intracantonal urbano.

- Mantenimiento

- El costo de mantenimiento mensual promedio de USD 1.644 para bus intracantonal urbano.

- Personal

- Jornada de 16 horas.
- Número de días de trabajo al mes: 26.
- Remuneración diaria de conductores \$ 35+5<sup>1</sup>, ayudantes \$ 25 +5.
- 50% afiliación al IESS.

Esquemas actuales de vinculación	Conductor		Ayudante
	Contrato por día	Contrato con prestaciones	
Remuneración (mes)	909	909	650
Costo unitario total	909	1.043	779
Número de empleados	1,14	1,14	1,14

<sup>1</sup> Valor asignado para alimentación diaria.



- Seguros + Impuestos  
USD 315,00
- Gastos administrativos
  - Se han considerado los gastos de administración empleando como supuesto que éstos corresponden a una empresa con una flota de 50 buses.
  - El valor mensual es de USD 9.400.
- Margen
  - La rentabilidad para la operación del transporte convencional se establece en 13%, de forma consistente con la rentabilidad fijada para otros subsistemas.
- Estimación de evasión
  - 10% del de la demanda.
- Impacto de la tarifa reducida
  - Se consideró en 20%, según datos de la Empresa Metropolitana de Pasajeros.
- Valor residual de las unidades
  - Se asumió un valor residual del 20% a los 12 años.

## 2.2 Cálculo de la tarifa

Con los datos base indicados en el punto anterior, se realizó el cálculo de la tarifa técnica para los servicios de transporte público intracantonal urbano, cuyo resumen se muestra en el siguiente cuadro:





# SECRETARÍA DE MOVILIDAD

ALCALDÍA

DEMANDA TOTAL CONVENCIONAL URBANO	1.602.692	pas/bus/día (dato de la consultoría de actualización de la demanda)	
FLOTA OPERATIVA TOTAL CONVENCIONAL URBANO (a julio 2018 - excludiendo alimentadores)	1.612	unidades	
PAS/BUS/DÍA (Actualizada a junio 2018)	994		
DIAS CONSIDERADOS PARA DEMANDA	26,42		
TARIFA TÉCNICA ACTUAL	0,224		
COMPLETA	25		
REDUCIDA	12		
INGRESOS POR DÍA CON TARIFA TÉCNICA ACTUAL 0,224	\$	222,71	
INGRESOS MENSUALES	\$	5.883,9	
TARIFA TÉCNICA	0,263		

## TARIFAS PROPUESTAS AL USUARIO

TARIFA COMPLETA	80%
TARIFA REDUCIDA	20%

\*

INGRESOS POR DÍA CON TARIFA TÉCNICA 0,263	\$	261,48
INGRESOS MENSUALES	\$	6.908,34
INGRESOS POR BUS-DÍA CON TARIFA EQUIVALENTE 0,264	\$	262,48
INGRESOS MENSUALES	\$	6.934,61

0,29	PROPUESTA	0,30
0,15		0,12
		0,264
		TARIFA EQUIVALENTE

## SUPUESTOS DEL MODELO

DEMANDA BUS DÍA	994	ACTUAL
IVA	12	
SBU	386	
DÍAS PARA DEMANDA	26,42	
% TARIFA COMPLETA	80%	
% TARIFA REDUCIDA	20%	

IT - Propuesta de estructura tarifaria para el DMQ.

*R*



### 2.3 Conclusión

Con la aplicación de las tarifas propuestas, la Municipalidad no tendrá que entregar ningún tipo de compensación o subvención a los operadores del subsistema convencional.

Si bien la tarifa propuesta abarcaría al subsistema Metrobús-Q, la misma no cubre los costos operacionales correspondientes, razón por la cual la Municipalidad tendrá que continuar subvencionando la operación de la Empresa de Pasajeros.

## 3. CÁLCULO DE LA TARIFA PARA EL TRANSPORTE INTRACANTONAL COMBINADO Y RURAL, SITUACIÓN ACTUAL 2018

### 3.1 Antecedentes.

Los representantes de las operadoras de transporte intracantonal combinado (interparroquial), solicitaron en el año 2015 la entrega de compensaciones económicas o incremento de tarifas, con el argumento de que las tarifas no han sido modificadas desde el año 2003.

Sobre esta base, y como complemento a las mesas de diálogo desarrolladas entre los meses de junio y noviembre de 2015 con representantes del transporte intracantonal combinado (interparroquial) y la ciudadanía de las 33 parroquias rurales del DMQ, se planificó un estudio técnico adicional a la Consultoría contratada por la Secretaría de Movilidad, denominada: "Asesoría Técnica para acompañamiento Mesas de Negociación con Transporte Público Interparroquial del DMQ. – Definición del Modelo de Costos", que sirviera para conocer el valor de las tarifas reales pagadas por los usuarios de dichas operadoras y datos aproximados de la demanda en zonas representativas del área rural del Distrito.

El estudio de tarifas pagadas se efectuó en una muestra aleatoria de trece rutas representativas pertenecientes a cinco operadoras interparroquiales: Flota Pichincha, Reina del Quinche, Tumbaco, Termas Turis y Expreantisana, previamente escogidas y acordadas con los representantes de la transportación intracantonal combinada.

Los trabajos planificados para obtener la información requerida fueron los siguientes para cada ruta por separado: una encuesta de Origen y Destino, una observación de los Valores Pagados por los usuarios, y un Cuento de Despacho de unidades.

Por otra parte, se analizó información proporcionada por los propios operadores y considerada por el consultor, con lo cual se pudo determinar la tarifa de equilibrio de cada operadora analizada.

### 3.2 Análisis.

Existen tramos importantes de rutas que son compartidas entre las operadoras de transporte intracantonal combinado del DMQ, con operadoras de transporte intraprovincial, domiciliadas fuera del Distrito Metropolitano de Quito; pese a que la Ley define su ámbito de servicio, cuyas condiciones de prestación son distintas a las del transporte intracantonal, se ha generado competencia entre ambas modalidades.

Actualmente, los usuarios suelen elegir subir a las unidades del DMQ porque su pasaje es menor, pero una subida del pasaje en un porcentaje igual a la subida otorgada por la ANT (25% dispuesta por la Resolución 007-DIR-2012-ANT), posiblemente produciría en esas zonas una disminución del número de usuarios en las operadoras del DMQ.

En las mesas de diálogo, se llegó a un preacuerdo con los operadores para proponer un incremento del 20% al valor actual de las tarifas, con excepción de la tarifa en el sector de Pintag, cuyos operadores solicitaron un tratamiento especial (una tarifa superior) por las condiciones particulares del caso.

### 3.3 Conclusiones

De las alternativas propuestas por la Secretaría de Movilidad, en informe No. SM-DMGM-UPTP-004/16, ante la Comisión de Movilidad, y de acuerdo al análisis realizado, se recomienda el incremento de la tarifa en un 20 %.

### 3.4 Recomendación

De acuerdo a la alternativa planteada por la Secretaría de Movilidad, el cuadro de tarifas que se aplicaría para las rutas de transporte intracantonal combinado y rural del DMQ, sería el del Anexo No. 1 del presente Informe.

## 4. CÁLCULO DE LA TARIFA PARA EL TRANSPORTE INTRACANTONAL URBANO EN LA SITUACIÓN OPERACIONAL - ESCENARIO 2

La situación operacional de este escenario considera las siguientes condiciones:

- Con implementación del SIT-Q (sistemas inteligentes de transporte).
- Sin integración con los demás subsistemas de transporte público.
- Con pago del impuesto a la renta.
- Con pago de utilidades o beneficios.
- Con afiliación al IESS de todo el personal.

Con estas condiciones y los parámetros técnicos del Escenario 1, la Tarifa Técnica resultante es de \$ 0,34.

TARIFA TÉCNICA	0.34	
TARIFA COMPLETA	80%	0.38
TARIFA REDUCIDA	20%	0.19

## 5. CÁLCULO DE LA TARIFA PARA EL TRANSPORTE INTRACANTONAL URBANO INTEGRADO

### 5.1 Fases de integración

Se espera el inicio de operación de la primera línea del Metro en el segundo semestre de 2019 y de la línea Ofelia-Roldós del Quito Cable a inicios de 2021.

El MDMQ avanza en el proceso de diseño e implementación del Sistema Integrado de Recaudación para conseguir la integración tarifaria.

El SIR disminuirá los costos de personal directo en el subsistema convencional y en el componente de alimentación de Metrobús-Q, pero deberá destinarse un monto para remunerar las inversiones y el mantenimiento de los nuevos equipos.

Como parte del proceso de transformación se debe formalizar la operación actual:

- Regulación sobre contratación de personal,
- Mantenimiento,
- Información operacional y financiera entre otros aspectos.

En el siguiente gráfico se ilustran las fases de integración tarifaria y de servicios de transporte público:



**Fase 1  
2019**

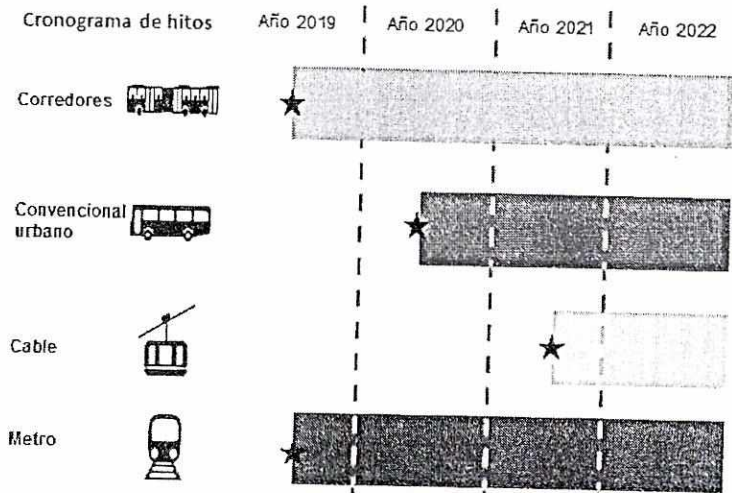
- Características:
- Entra en operación el Metro
  - Reconfiguración del Metrobús-Q
  - Operación Integrada Metro + MetrobúsQ

**Fase 2  
2020**

- Características:
- Operación Integrada: Metro + Metrobús-Q + Convencional

**Fase 3  
2021**

- Características:
- Entra en operación el Cable
  - Operación Integrada: Metro + Metrobús-Q + Convencional + Cable



Fuente: elaboración propia

★ Recomendación para la integración del subsistema

**5.2 Niveles de tarifa técnica y tarifa de usuario**

Las tarifas planas calculadas que se proponen aplicar para la operación integrada en las tres fases analizadas, son las siguientes:

	Fase 1	Fase 2	Fase 3
TARIFA TÉCNICA	0.368	0.468	0.476
TARIFA AL USUARIO COMPLETA	0.41	0.52	0.53
TARIFA AL USUARIO REDUCIDA	0.2	0.26	0.26

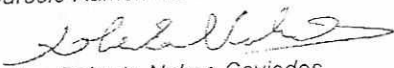
**5.3 Conclusiones**

Con la aplicación de las tarifas propuestas, se cubrirán los costos de operación de cada uno de los subsistemas, incluyendo los valores destinados a la reposición de flota para los subsistemas Convencional y Metrobús-Q, por lo que la Municipalidad no necesitará entregar ningún subsidio a estos operadores.



Los subsistemas Metro y Cable por sus características tienen un tratamiento especial en cuanto al incremento o reposición de la flota, razón por la cual la Municipalidad, en su momento, tendrá que analizar las fuentes de financiamiento para estos fines.

Elaborado por: Arq. Marcelo Ramón Narváez Padilla

  
Ing. Roberto Noboa Caviedes

Arq. Julio Arteaga Medina

Revisado por: Eco. Nicolay Castellanos

Para: Ing. Alfredo León Banderas

## ANEXO No. 1

DE PROPUESTA DE TARIFAS PARA EL TRANSPORTE  
INTRACANTONAL COMBINADO Y RURAL – JULIO 2018

RUTAS	TRAMOS	Tarifas
Marín - Conocoto-La Salle - Amaguaña	Marín - Conocoto-La Salle - Amaguaña	\$ 0,52
	Marín - Conocoto	\$ 0,34
	Marín - Cuarteles	\$ 0,36
	Marín - Yanahuaico	\$ 0,42
Marín-San Pedro de Tabaoda-Cuarteles	Marín-San Pedro de Tabaoda-Cuarteles	\$ 0,50
	Marín - San Pedro	\$ 0,42
	Marín - La Paz	\$ 0,36
Marín-Hospital INFA-Ontaneda Alta	San Juan-Conocoto-Autopista-Marín	\$ 0,42
	Conocoto-Autopista-Marín	\$ 0,34
	Ontaneda-Conocoto-Puengasí-Marín	\$ 0,48
	Conocoto-Puengasí-Marín	\$ 0,34
	Administración Zonal Los Chillos -Marín	\$ 0,42
	Conocoto-Marín	\$ 0,34
Dean Bajo-6 de junio-Conocoto - Armenia - El Girón	Dean Bajo-6 de junio-Conocoto - Armenia - El Girón	\$ 0,48
	6 de junio-Conocoto - Armenia - El Girón	\$ 0,48
	Armenia - El Girón	\$ 0,42
El Girón - La Merced	El Girón - La Merced	\$ 0,58
	Alangasí - El Girón	\$ 0,50
	Tingo - El Triángulo	\$ 0,42
	Autopista Rumiñahui- El Girón	\$ 0,36
Marín - La Merced	Marín - Puente 2	\$ 0,30
	Marín - Puentes 3 al 9	\$ 0,34
	Marín - San Rafael - Triángulo	\$ 0,34
	Marín - La Recta	\$ 0,34
	Marín - El Tingo	\$ 0,34
	Marín - Angamarca	\$ 0,34
	Marín - Alangasí	\$ 0,42
	Marín - la Merced	\$ 0,48
	La Merced - Puentes 7 al 3	\$ 0,39
	La Merced - Triángulo /Puente 8	\$ 0,30
	Praderas - La Merced	\$ 0,34
	Praderas - Alangasí hasta el Puente 8	\$ 0,42
Praderas - Puentes 7 al 3	\$ 0,48	
Praderas - Puente 2	\$ 0,60	

f  
D

f

	Ilaló - La Merced	\$ 0,30
	Ilaló - El Tingo hasta el Puente 8	\$ 0,34
	Ilaló - Puentes 7 al 3	\$ 0,39
	Ilaló - Puente 2	\$ 0,57
	La Merced - Puente 2	\$ 0,48
	Alangasí - Puentes 7 al 3	\$ 0,34
Marín - Las Palmeras	Palmeras - Alangasí	\$ 0,30
	Palmeras - El Tingo hasta el Puente 8	\$ 0,34
	Palmeras - Puentes 7 al 3	\$ 0,48
	Palmeras - Puente 2	\$ 0,57
	La Cocha - El Triángulo Puente 8	\$ 0,30
	La Cocha - Puentes 7 al 3	\$ 0,34
	La Cocha - Puente 2	\$ 0,48
	Ushimana - San Carlos - Triángulo Puente 8	\$ 0,30
	Ushimana - San Carlos - Puentes 7 al 3	\$ 0,34
	Ushimana-San Carlos - Puente 2	\$ 0,42
Marín - El Nacional	Nacional - Puente 2 Marín	\$ 0,60
	Nacional - Guangopolo	\$ 0,30
	Nacional - El Tingo hasta el puente 8	\$ 0,36
	Nacional - Puentes 7 al 3	\$ 0,48
	Guangopolo - Marín	\$ 0,51
	Guangopolo - Puentes 7 al 3	\$ 0,34
<b>Marín - Pintag - San Alfonso</b>	<b>Playón - Puente 2</b>	<b>\$ 0,30</b>
	<b>Playón - Puente 3 al 9</b>	<b>\$ 0,30</b>
	<b>Playón - Triángulo</b>	<b>\$ 0,30</b>
	<b>Playón - ESPE</b>	<b>\$ 0,36</b>
	<b>Playón - Cashapamba</b>	<b>\$ 0,42</b>
	<b>Playón - Rosario</b>	<b>\$ 0,54</b>
	<b>Playón - Pintag - San Alfonso</b>	<b>\$ 0,54</b>
<b>San Alfonso - Pintag - Marín</b>	<b>Pintag - Rosario</b>	<b>\$ 0,30</b>
	<b>Pintag - Cashapamba</b>	<b>\$ 0,36</b>
	<b>Pintag - ESPE</b>	<b>\$ 0,36</b>
	<b>Pintag - Triángulo</b>	<b>\$ 0,36</b>
	<b>Pintag - Puente 9 al 3</b>	<b>\$ 0,42</b>
	<b>San Alfonso - Pintag - Playón</b>	<b>\$ 0,54</b>
QUINCHE	Iguíñaro	\$ 0,30
	Checa	\$ 0,30
	Yaruquí	\$ 0,42
	Pifo	\$ 0,57

20  




	Tumbaco	\$ 0,72
	Cumbayá	\$ 0,84
	Miravalle	\$ 0,90
	Quito	\$ 1,14
	La Esperanza	\$ 0,30
	Ascasubi	\$ 0,30
	Caldera	\$ 0,30
	Monteserrín	\$ 0,30
	Cusubamba	\$ 0,36
	Otón	\$ 0,60
	La Victoria	\$ 0,30
	Sta. Mónica	\$ 0,30
	Bello Horizonte	\$ 0,36
IGUIÑARO	Checa	\$ 0,30
	Yaruquí	\$ 0,30
	Pifo	\$ 0,42
	Puembo	\$ 0,42
	Tumbaco	\$ 0,57
	Cumbayá	\$ 0,66
	Quito	\$ 1,02
CHECA	Yaruquí	\$ 0,30
	Pifo	\$ 0,42
	Puembo	\$ 0,42
	Tumbaco	\$ 0,57
	Cumbayá	\$ 0,66
	Miravalle	\$ 0,78
	Quito	\$ 0,93
YARUQUI	Pifo	\$ 0,30
	Puembo	\$ 0,30
	Tumbaco	\$ 0,42
	Cumbayá	\$ 0,50
	Miravalle	\$ 0,57
	Quito	\$ 0,81
PIFO	Puembo	\$ 0,30
*	Tumbaco	\$ 0,30
	Cumbayá	\$ 0,36
	Miravalle	\$ 0,50
	Quito	\$ 0,66
PUEMBO	Tumbaco	\$ 0,30
	Cumbayá	\$ 0,36
	Miravalle	\$ 0,50

*Handwritten signature or mark*

*Handwritten mark resembling an arrow or checkmark*

	Quito	\$ 0,66
TUMBACO	Cumbayá	\$ 0,30
	Miravalle	\$ 0,30
	Quito	\$ 0,45
CUMBAYA	Miravalle	\$ 0,30
	Quito	\$ 0,34
MIRAVALLE	Quito	\$ 0,30
TANDA	Quito	\$ 0,36
COMUNA	Quito	\$ 0,45
CUSUBAMBA	Monteserrín	\$ 0,30
	Caldera	\$ 0,30
	Ascasubi	\$ 0,30
	La Esperanza	\$ 0,30
	Quinche	\$ 0,36
	Quito - Guayllabamba	\$ 0,66
	Quito - Cocotog	\$ 0,42
	Floresta - Cumbayá	\$ 0,30
Ofelia - Calacalí	Ofelia - Calacalí	\$ 0,65
	Cotocollao - Calacalí	\$ 0,50
	Pomasqui - Calacalí	\$ 0,36
	San Antonio - Calacalí	\$ 0,30
Ofelia- La Pampa	Ofelia- La Pampa	\$ 0,48
	Cotocollao - La Pampa	\$ 0,42
	Pomasqui - La Pampa	\$ 0,30
Ofelia- Pomasqui	Ofelia- Pomasqui	\$ 0,36
	Cotocollao - Pomasqui	\$ 0,30
Ofelia - San Antonio	Ofelia - San Antonio	\$ 0,48
	Cotocollao - San Antonio	\$ 0,42
	Pomasqui - San Antonio	\$ 0,30
Caspigasi-Miraflores-Panecillo		\$ 0,58
	Caspigasi - San Carlos	\$ 0,50
	Caspigasi - Pomasqui	\$ 0,36
	Caspigasi - San Antonio	\$ 0,30
	San Antonio - San Carlos	\$ 0,42
	Miraflores - Condado	\$ 0,30
	Miraflores - Pomasqui	\$ 0,36
	Miraflores - San Antonio	0,48

*Dr*

*R*

DESTINOS		TARIFA
El Quinche	Quito	\$ 1,14
La Esperanza	Quito	\$ 1.14
Ascázubi	Quito	\$ 1,02
Cusubamba	Quito	\$ 0,84
Los Pinos	Quito	\$ 0,84
La Victoria	Quito	\$ 0,66
Guayllabamba	Quito	\$ 0,66
San Miguel	Quito	\$ 0,42
Calderón	Quito	\$ 0,30
Carapungo	Quito	\$ 0,30
Carcelén	Quito	\$ 0,30
El Quinche	Carapungo	\$ 1,02
La Esperanza	Carapungo	\$ 1,02
Ascázubi	Carapungo	\$ 0,90
Cusubamba	Carapungo	\$ 0,78
Los Pinos	Carapungo	\$ 0,78
La Victoria	Carapungo	\$ 0,60
Guayllabamba	Carapungo	\$ 0,60
Collas	Carapungo	\$ 0,42
San Miguel	Carapungo	\$ 0,30
Calderón	Carapungo	\$ 0,30
Quito	Carapungo	\$ 0,30
El Quinche	Guayllabamba	\$ 0,48
La Esperanza	Guayllabamba	\$ 0,42
Ascázubi	Guayllabamba	\$ 0,42
Cusubamba	Guayllabamba	\$ 0,36
La Victoria	Guayllabamba	\$ 0,30
Calderón	Guayllabamba	\$ 0,54
Guayllabamba	El Quinche	\$ 0,48
La Victoria	El Quinche	\$ 0,48
Cusubamba	El Quinche	\$ 0,36
Monteserrín	El Quinche	\$ 0,30
Ascazúbí	El Quinche	\$ 0,30
La Esperanza	El Quinche	\$ 0,30
El Quinche	Río Coca	\$ 1,14
Cusubamba	Río Coca	\$ 0,90
Guayllabamba	Río Coca	\$ 0,90
Peaje	Río Coca	\$ 0,60
San Miguel	Río Coca	\$ 0,60
Calderón	Río Coca	\$ 0,36

A



RUTA INTRACANTONAL COMBINADA SERVICIO ESPECIAL AL AEROPUERTO DE QUITO DESDE EL TERMINAL TERRESTRE CARCELÉN		
Terminal Terrestre Carcelén	Luis Vaccari (Ingreso a Carapungo)	\$ 0,50
Terminal Terrestre Carcelén	Calle Guarderas (Ingreso a Calderón)	\$ 0,75
Terminal Terrestre Carcelén	San Miguel del Común	\$ 1,00
Terminal Terrestre Carcelén	Oyacoto (Peaje)	\$ 1,25
Terminal Terrestre Carcelén	Vía a Collas	\$ 1,50
Terminal Terrestre Carcelén	Terminal NAIQ	\$ 2,00

RUTA INTRACANTONAL COMBINADA SERVICIO ESPECIAL AL AEROPUERTO DE QUITO DESDE LA ESTACIÓN MICROREGIONAL RÍO COCA		
Río Coca	Cumbayá	\$ 0,50
Río Coca	Tumbaco	\$ 0,75
Río Coca	La Y de Puenbo	\$ 1,00
Río Coca	Pifo	\$ 1,25
Río Coca	Tababela	\$ 1,50
Río Coca	Aeropuerto	\$ 2,00
Cumbayá	Tumbaco	\$ 0,50
Cumbayá	La Y de Puenbo	\$ 0,75
Cumbayá	Pifo	\$ 1,00
Cumbayá	Tababela	\$ 1,25
Cumbayá	Aeropuerto	\$ 1,50
Tumbaco	La Y de Puenbo	\$ 0,50
Tumbaco	Pifo	\$ 0,75
Tumbaco	Tababela	\$ 1,00
Tumbaco	Aeropuerto	\$ 1,25
La Y de Puenbo	Pifo	\$ 0,50
La Y de Puenbo	Tababela	\$ 0,75
La Y de Puenbo	Aeropuerto	\$ 1,00
Pifo	Tababela	\$ 0,50
Pifo	Aeropuerto	\$ 0,75
Tababela	Aeropuerto	\$ 0,50

RUTA INTRACANTONAL COMBINADA SERVICIO ESPECIAL AL AEROPUERTO DE QUITO DESDE LA TERMINAL TERRESTRE QUITUMBE		
Terminal Terrestre Quitumbe	Quicentro Sur	\$ 0,30
Terminal Terrestre Quitumbe	Puente de Guajaló	\$ 0,30
Terminal Terrestre Quitumbe	Puengasí	\$ 0,50

DA

R

Terminal Terrestre Quitumbe	Gral. Rumiñahui	\$ 0,50
Terminal Terrestre Quitumbe	Cumbayá	\$ 0,50
Terminal Terrestre Quitumbe	Tumbaco	\$ 1,00
Terminal Terrestre Quitumbe	Y de Pucambo	\$ 1,00
Terminal Terrestre Quitumbe	Pifo	\$ 1,25
Terminal Terrestre Quitumbe	Tababcla	\$ 1,50
Terminal Terrestre Quitumbe	Aeropuerto	\$ 2,00
Quicentro Sur	Puente de Guajaló	\$ 0,25
Quicentro Sur	Puengasí	\$ 0,50
Quicentro Sur	Gral. Rumiñahui	\$ 0,50
Quicentro Sur	Cumbayá	\$ 0,50
Quicentro Sur	Tumbaco	\$ 1,00
Quicentro Sur	Y de Pucambo	\$ 1,00
Quicentro Sur	Pifo	\$ 1,25
Quicentro Sur	Tababela	\$ 1,50
Quicentro Sur	Aeropuerto	\$ 2,00
Puente de Guajaló	Puengasí	\$ 0,50
Puente de Guajaló	Gral. Rumiñahui	\$ 0,50
Puente de Guajaló	Cumbayá	\$ 0,50
Puente de Guajaló	Tumbaco	\$ 1,00
Puente de Guajaló	Y de Pucambo	\$ 1,00
Puente de Guajaló	Pifo	\$ 1,25
Puente de Guajaló	Tababela	\$ 1,50
Puente de Guajaló	Aeropuerto	\$ 2,00
Puengasí	Gral. Rumiñahui	\$ 0,50
Puengasí	Cumbayá	\$ 0,50
Puengasí	Tumbaco	\$ 1,00
Puengasí	Y de Pucambo	\$ 1,00
Puengasí	Pifo	\$ 1,25
Puengasí	Tababela	\$ 1,50
Puengasí	Aeropuerto	\$ 2,00
Gral. Rumiñahui	Cumbayá	\$ 0,50
Gral. Rumiñahui	Tumbaco	\$ 1,00
Gral. Rumiñahui	Y de Pucambo	\$ 1,00
Gral. Rumiñahui	Pifo	\$ 1,25
Gral. Rumiñahui	Tababela	\$ 1,50
Gral. Rumiñahui	Aeropuerto	\$ 2,00
Cumbayá	Tumbaco	\$ 0,50
Cumbayá	Y de Pucambo	\$ 0,75
Cumbayá	Pifo	\$ 1,00
Cumbayá	Tababela	\$ 1,25
Cumbayá	Aeropuerto	\$ 1,50
Tumbaco	Y de Pucambo	\$ 0,50
Tumbaco	Pifo	\$ 0,75
Tumbaco	Tababela	\$ 1,00

D<sup>A</sup>

R

Tumbaco	Aeropuerto	\$ 1,25
Y de Puenbo	Pifo	\$ 0,50
Y de Puenbo	Tababela	\$ 0,75
Y de Puenbo	Aeropuerto	\$ 1,00
Pifo	Tababela	\$ 0,50
Pifo	Aeropuerto	\$ 0,75
Tababela	Aeropuerto	\$ 0,50

Las tarifas son fijadas en dólares de los Estados Unidos de América y no incluye valores por transbordos o transferencia.

Para el caso de los recorridos intermedios, es decir, aquellos tramos internos comprendidos dentro de una ruta y que no son detallados en el cuadro precedente, se establece una tarifa por la prestación del servicio de treinta centavos (USD 0,30) de los Estados Unidos de América.

f



# SECRETARÍA DE MOVILIDAD

ALCALDÍA

Oficio No. SM-2018- 1275

Quito DM, 1<sup>o</sup> JUL 2018

Abogada  
Daniela Chacón  
**CONCEJALA METROPOLITANA DE QUITO**  
**PRESIDENTA DE LA COMISION DE MOVILIDAD**

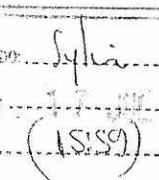
*Asunto: Plan de optimización del servicio de transporte público del DMQ*


De mi consideración:

Adjunto remito el Proyecto de Optimización del servicio de Transporte Público del DMQ, en los Subsistemas METROBÚS-Q y Convencional, para su análisis, criterios y directrices seguir.

Atentamente,

  
E. Leon.  
  
Ing. Alfredo León Banderas  
**Secretario de Movilidad**  
**Municipio del Distrito Metropolitano de Quito**

SECRETARÍA CONCEJALÍA	RECIBIDO: <i>Syha</i>
	FECHA: 17 JUL 2018
	HORA: (15:59)
DANIELA CHACÓN ARIAS	FIRMA: 



Elaborado por:	RNoboa	DMGM	2018/06/22	
----------------	--------	------	------------	--

Ejemplar 1: Destinatario  
Ejemplar 2: Archivo SM  
Ejemplar 3: Archivo DMGM

## PLAN DE OPTIMIZACION

### EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO.

#### Introducción

El presupuesto anual de la Empresa, asciende a USD 86.386.227,85 para el año 2018, de los cuales, USD. 45.000.000 (52.09%) corresponderán a aportes de la Administración Central del Municipio y USD. 39.540.187,45 (45,77%) a la recaudación directa de la tarifa pagada por 243.088.956 viajes (proyecciones efectuadas en base al comportamiento de recaudación enero-junio de 2018).

La empresa opera con 1.938 personas, de las cuales el 10,68% (207) son administrativas y el 89,32% (1.731) son operativas.

Cuenta con una flota de 328 unidades, de diferentes tipos y modelos (Trolebús Articulado, Bus tipo, Biarticulado), con una vida operativa que oscila entre 2 y 23 años y contrata el servicio de 644 unidades de alimentadores que atienden 73 rutas en los corredores central trolebús, ecovía, sur oriental y sur occidental.

#### Fundamentos estratégicos del plan

Fundamentados en elevar los niveles de servicio para mejorar la seguridad, comodidad y agilidad del servicio de transporte para el cliente; en propiciar cambios en la cultura de servicio y utilización del servicio de transporte por parte de funcionarios y usuarios, mediante la aplicación de un manual de buenas prácticas; y la aplicación de medidas concretas para mejorar la eficiencia administrativa y operativa, se ejecutan las siguientes acciones de corto y mediano plazo, cuyo resultado cuantitativo se deberá reflejar en una mejora sostenida de la percepción de los usuarios respecto a la seguridad, comodidad y rapidez del servicio; y, en una disminución del 15% anual del aporte asignado por la Administración Central del Municipio para el funcionamiento de la Empresa.

#### Acciones de corto y mediano plazo (8 meses: en ejecución)

1. Establecimiento de un modelo único de contratación de los servicios de alimentación, mediante la ejecución de procesos transparentes, competitivos y equitativos de contratación pública.
2. Implementación de instrumentos tecnológicos para el control de la operación y el establecimiento de información al usuario en estaciones, paradas y unidades.
3. Mejoramiento de la infraestructura de paradas y estaciones, mediante ajustes en la gestión administrativa interna y la ejecución de un proceso de inversión privada.
4. Ajuste de la operación en función de la entrada en funcionamiento del Metro, ampliando la cobertura del sistema y potenciando la utilización de la flota propia de la Empresa.

5. Ejecución de la campaña de comunicación interna y externa en el marco de la aplicación de un manual de buenas prácticas en el servicio y uso del servicio de transporte.
6. Mejoramiento de los ingresos no operacionales mediante la oferta de servicios complementarios en las estaciones, incrementando la gama de productos y servicios de locales e islas, una mejor explotación comercial y publicitaria, propiciando la inversión privada.
7. Medidas de optimización administrativa y operativa orientadas a elevar la eficiencia y eficacia en el uso de los recursos.

#### Acciones de largo plazo (18 meses)

1. Incorporación de 50 trolés y 20 buses eléctricos para el reemplazo de 47 unidades al límite de su vida útil y para repotenciar capacidad operativa.
2. Implementación del Sistema Inteligente de Transporte (Sistema Integrado de Recaudo, Sistema de Apoyo a la Explotación y Sistema de Información al Usuario).

#### ANALISIS DEL COMPORTAMIENTO DE LA TARIFA EN DIVERSOS ESCENARIOS

Escenarios	Aporte adicional requerido de Municipio	Aporte total requerido de Municipio
Tarifa actual sin pago de flota adquirida	-	- 44.000.000,00
Tarifa actual con pago de flota adquirida	- 11.624.553,60	- 55.624.553,60
Tarifa actual sin financiamiento de flota con gastos adicionales operativos	- 3.300.000,00	- 47.300.000,00
Tarifa actual con financiamiento de flota con gastos adicionales operativos	- 14.924.553,60	- 58.924.553,60
Tarifa de 0,30 / 0,12 / 0,10 sin financiamiento de flota	3.579.727,31	- 40.420.272,69
Tarifa de 0,30 / 0,12 / 0,10 con financiamiento de flota	- 8.044.826,29	- 52.044.826,29
Tarifa de 0,30 / 0,12 / 0,10 sin financiamiento de flota con gastos adicionales operativos	279.727,31	- 43.720.272,69
Tarifa de 0,30 / 0,15 / 0,10 sin financiamiento de flota	4.158.498,00	- 39.841.502,00
Tarifa de 0,30 / 0,15 / 0,10 sin financiamiento de flota con gastos adicionales operativos	858.498,00	- 43.141.502,00
Tarifa de 0,30 / 0,15 / 0,10 con financiamiento de flota con gastos adicionales operativo	- 10.766.055,60	- 54.766.055,60

R



## Acciones

### A. Fortalecimiento del Modelo de Gestión por Caja Común

#### **Modelo de Gestión por Operadoras.-**

La gestión administrativa, financiera y operativa de la empresa es un derecho de la Operadora que lo ejercerá bajo su responsabilidad y con autonomía; sin embargo, los defectos en el desempeño administrativo, financiero u operativo y toda forma de conflicto interno en la Operadora que de cualquier modo afecte el correcto funcionamiento Subsistema o Zona de Operación Convencional a juicio del Administrador del Sistema, o, en general los Índices de Operación o Indicadores de Desempeño será causal suficiente para que el Administrador del Sistema.

De manera general, la Operadora adoptará una organización administrativa idónea y adecuada para la ejecución del Contrato de Operación, y establecerá mecanismos de control interno que garanticen la calidad de su gestión administrativa, de su información financiera y contable, y del servicio de transporte público de pasajeros que se preste.

De manera particular, la Operadora asume, los siguientes compromisos mínimos en lo que respecta a su gestión administrativa, financiera y operativa: Ajustar su actividad empresarial, en todo momento y en toda materia, al Régimen Jurídico Aplicable.

Introducir en su gestión administrativa, financiera y operativa mecanismos que le permitan estandarizar procesos, especialmente en lo que respecta a la calidad del servicio, al control interno y la adopción de Mecanismos de Cobertura y la mitigación de riesgos.

Implementar las prácticas y medidas de seguridad necesarias para el adecuado desarrollo de la Operación, establecer los controles internos que permitan verificar su cumplimiento, y asumir la responsabilidad por los daños y los riesgos para el personal y los Usuarios, que se deriven de su inobservancia.

Proveer al Administrador del Sistema toda la información que se relacione con la Operación y que le sea solicitada, especialmente aquella necesaria para el ejercicio de las atribuciones conferidas al Administrador del Sistema y/o al Administrador de la Zona.

Llevar permanentemente y de forma actualizada, en medio electrónico, los Expedientes Históricos de cada uno de los Vehículos, y ponerlos a disposición del Administrador del Sistema trimestralmente. La obligación de poner a disposición del Administrador del Sistema los Expedientes Históricos.

Llevar permanentemente y de forma actualizada, en medio electrónico, la Hoja de Vida del Conductor de cada uno a los que se haya vinculado a la Operación

R

y remitirla de manera actualizada y trimestralmente, al Administrador del Sistema.

Causar que los conductores, personal de mantenimiento y operativo asignado a la Operación participe de manera permanente y continua durante el Plazo de Vigencia, en los programas de entrenamiento y capacitación organizados por el Administrador del Sistema. Estos cursos estarán sujetos a evaluación. Quien no supere la evaluación deberá cursar un nuevo curso sobre la materia, en el mismo período anual. En caso de que no supere por segunda ocasión el curso, la Operadora arbitrará las medidas necesarias para la sustitución del personal deficiente en un plazo no mayor a un mes.

### **Modelo de Gestión por Zonas de transporte.-**

Las operadoras de transporte público deberán implementar el sistema de recaudo caja común por cada sector como un mecanismo para mejorar los ingresos de las operadoras y las condiciones de trabajo de sus empleados, lograr eficiencia en el servicio, disminuir los costos de operación y las disputas por rutas y pasajeros, y para mejorar la administración y operación de la flota que presta el servicio de transporte público.

La implementación del sistema de recaudo caja común sectorizado persigue los siguientes objetivos:

- Mejorar el nivel del servicio del transporte público (con la ampliación de cobertura, cumplimiento de horarios establecidos, seguridad vial).
- Fortalecer la organización empresarial de los operadores (con una estructura corporativa de administración de recursos y operacional).
- Aumentar la demanda de viajes en el transporte público mediante la mejora en la calidad del servicio.
- Implementar un sistema de gestión del transporte público en la ciudad.
- Mejorar los ingresos de los operadores de transporte público (a través de la distribución equitativa del recaudo, distribución efectiva de los kilómetros operados y el aprovechamiento de las economías a escala).

*[Handwritten signature]*

**B. Verificación del cumplimiento de los Indicadores de Calidad del Servicio de Transporte Público, con énfasis en los siguientes aspectos:**

- B1.- Trato y buen servicio al usuario.
- B2.- Estándares y niveles de operación.
- B3.- Verificación de estándares ambientales.

**PARÁMETROS PARA LA CALIFICACIÓN DE INDICADORES DE CALIDAD APLICABLES AL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL DMQ**

**1. TRATO AL USUARIO:**

**1.1 Seguridad de pasajeros y personal a bordo de la unidad:**

**1.1.1 Parámetros de medición:**

- 1.1.1.1 Capacidad de un operador para proporcionar un servicio seguro.
- 1.1.1.2 Estándares de seguridad adoptados por el operador durante la prestación del servicio.
- 1.1.1.3 Visitas a las instalaciones operativas y entrevistas con el personal operativo, sumado a controles sobre políticas, procedimientos y evaluaciones de riesgos.
- 1.1.1.4 Los operadores proporcionarán datos sobre todos los accidentes e incidentes de tránsito que han ocurrido mientras la unidad autorizada se encontraba prestando el servicio.
- 1.1.1.5 Las visitas deberán ser respaldadas por un informe en el que se destaquen las áreas de preocupación y un plan de acción para la implementación de mejoras.
- 1.1.1.6 Seguimiento y evaluación de las recomendaciones previas.

**1.2 Exceso de pasajeros:**

**1.2.1 Parámetros de medición:**

- 1.2.1.1 Definir el número de pasajeros por metro cuadrado que ocupan las unidades destinadas a la prestación del servicio de transporte público.
- 1.2.1.2 Efectuar visitas en campo para la verificación y cumplimiento.

2



**1.3 Respeto a los límites de velocidad durante la conducción, en los términos previstos en la Ley y su reglamento de aplicación:**

**1.3.1 Parámetros de medición:**

- 1.3.1.1 El Administrador del Sistema de Transporte Público, a través de los organismos o entidades metropolitanas competentes, implementará sistemas tecnológicos que permitan y faciliten la evaluación del cumplimiento de este indicador.
- 1.3.1.2 Verificación de tacógrafos y/o limitadores de velocidad, en los términos previstos en la reglamentación técnica INEN.
- 1.3.1.3 Verificación de las boletas emitidas por cometimiento de infracciones de tránsito.

**1.4 Comportamiento del personal operativo de la unidad:**

**1.5**

**1.5.1 Parámetros de medición:**

- 1.5.1.1 Verificar el comportamiento del personal operativo a bordo de la unidad para con el usuario: Amabilidad, atención personalizada, cortesía, buena voluntad.
- 1.1.1.1 Verificar que el personal operativo a bordo de la unidad, se encuentre debidamente uniformado e identificado para conocimiento de los usuarios.
- 1.1.1.2 Constatación de los certificados de capacitación realizados por parte del personal operativo.
- 1.1.1.3 Efectuar visitas en campo para la verificación y cumplimiento del indicador.

**2. ESTÁNDARES DE OPERACIÓN:**

**2.1 Cumplimiento de los índices operacionales consignados en los respectivos Contratos de Operación suscritos con el Administrador del Sistema, por parte de los Operadores:**

**2.1.1 Parámetros de medición:**

- 2.1.1.1 Horario de Inicio y cierre de las operaciones
- 2.1.1.2 Flota autorizada
- 2.1.1.3 Intervalos
- 2.1.1.4 Recorrido

**2.2 Limpieza:**

**2.2.1 Parámetros de medición:**

- 2.2.1.1 Las Operadoras y propietarios deberán presentar ante el Administrador del Sistema un protocolo o manual de procedimientos que especifique las actividades para garantizar una correcta limpieza de sus unidades.

**2.3. Respeto a las paradas por parte de los conductores y/o conductoras designadas, para el embarque y desembarque de pasajeros:**

4.1 Parámetros de medición:

4.1.1 Verificación en campo del ascenso y descenso de pasajeros en los puntos debidamente señalizados a lo largo del recorrido autorizado a la unidad.

2.2.1.2

**3. Información al Usuario:**

3.1 Parámetros de medición:

3.1.1 Publicación de las rutas y horarios de operación autorizados dentro de las unidades de transporte.

3.1.2 Verificación de la información proporcionada por parte de los conductores, conductoras y personal administrativo a bordo.

3.1.3 Para su control y evaluación, los Operadores deberán implementar sistemas de información al usuario en los buses destinados a la prestación del servicio, autorizados previamente por el Administrador del Sistema.

**4. Estándares ambientales:**

**Promoción ambiental:** El Administrador del Sistema establecerá un plan de incentivos que prevea, entre otros, la circulación en sitios de tratamiento especial y con alta demanda, a los operadores del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros que adquieran vehículos que utilicen energía alternativa amigable con el medio ambiente.

En el Subsistema de Transporte Metrobús Q, para las unidades de capacidad intermedia que operan en las rutas troncales, se dará prioridad a la adquisición de vehículos que utilicen energía alternativa amigable con el medio ambiente.

**5.1 Estado Mecánico de la unidad:**

5.1.1 Parámetro de medición:

5.1.1.1 Controles periódicos sobre los procedimientos de mantenimiento y el estado mecánico de los vehículos, a través de los planes de mantenimiento preventivo y correctivo que obligatoriamente deben tener las operadoras de transporte público.

5.1.1.2 Adicionalmente se ejecutarán controles en los despachos a las unidades, verificando la presentación del certificado de aprobación de la Revisión Técnica Vehicular y que cualquier desperfecto en sus características físicas o mecánicas no afecten las condiciones de seguridad, comodidad y calidad del servicio al Usuario.

5.1.1.3 Controles aleatorios en vía.

**5.2 Planes de mantenimiento preventivo y correctivo:**



5.2.1 Parámetro de medición:

- 5.2.1.1 Las Operadoras están obligadas a presentar al Administrador del Sistema, bajo los lineamientos y requisitos previamente establecidos, sus planes anuales de mantenimiento preventivo de las unidades vehiculares autorizadas a la prestación del servicio.

**6.-Estándares de conducción y capacitación del personal operativo:**

**6.1 Conducción a la defensiva:**

6.1.1 Parámetro de medición:

- 6.1.1.1 Adicionalmente a lo establecido en la LOTTTSV, para la habilitación de conductores y/o conductoras, la Operadora presentará el certificado de conducción a la defensiva emitido por las entidades debidamente autorizadas por el Administrador del Sistema, como requisito administrativo previo a su habilitación.

**6.2 Capacitación a personal administrativo y operativo de la operadora:**

6.2.1 Parámetro de medición:

- 6.2.1.1 Verificación de los planes de capacitación periódica del personal administrativo y operativo.
- 6.2.1.2 Constatación de los certificados de conducción defensiva para los conductores y/o conductoras designadas.
- 6.2.1.3 Las Operadoras deberán presentar ante el Administrador del Sistema certificados de aprobación de cursos de capacitación del personal operativo en temas como:
- 6.2.1.3.1 Relaciones humanas
  - 6.2.1.3.2 Atención al cliente
  - 6.2.1.3.3 Atención preferente de usuarios con movilidad reducida
  - 6.2.1.3.4 Manejo del stress
  - 6.2.1.3.5 Control de la ira
  - 6.2.1.3.6 Seguridad Vial
  - 6.2.1.3.7 Violencia de género
  - 6.2.1.3.8 Respeto a los usuarios de movilidad sostenible
  - 6.2.1.3.9 Primeros auxilios
- 6.2.1.4 Constatar los certificados de capacitación que deberán ser emitidos por parte de organismos o entidades debidamente calificadas.

R



## **I. MECANISMOS ESPECÍFICOS DE FISCALIZACIÓN Y EVALUACIÓN:**

### **1.1. Inspección técnica:**

- (a) Sin perjuicio de las competencias que tiene atribuidas en el Régimen Jurídico Aplicable el Administrador del Sistema y en ejercicio de los derechos y facultades que le corresponden en materia de fiscalización y evaluación del cumplimiento de los Indicadores de Calidad de la presente Ordenanza, podrá realizar inspecciones técnicas en los vehículos, instalaciones de la Operadora y en el campo
- (b) Las inspecciones se realizarán de forma aleatoria, periódica y permanente sobre las unidades e instalaciones de la Operadora, sin que sea necesario notificar previamente al Operador del servicio.
- (c) Los Informes de Fiscalización que se produzcan en relación con el cumplimiento de uno de los Indicadores de la Calidad constituirán prueba suficiente y pertinente sobre el hecho del incumplimiento y servirán de base para el inicio del expediente administrativo a la Operadora involucrada y/o al propietario de la unidad legalmente autorizada.

### **1.2. Sistemas Tecnológicos de Fiscalización**

- (a) El Administrador del Sistema podrá implementar sistemas tecnológicos para el ejercicio de sus derechos y facultades en materia de fiscalización y evaluación, a los que se deberá sujetar la Operadora, facilitando su implementación.
- (b) La información y datos derivados de los Sistemas Tecnológicos de Fiscalización constituyen prueba suficiente y pertinente sobre los hechos a los que se refieren y, servirán de base para el inicio del expediente administrativo a la Operadora involucrada y/o al propietario de la unidad legalmente autorizada.

### **1.3. Presentación de denuncias:**

- (a) Las denuncias y quejas que se presenten ante el Administrador del Sistema u organismos de tránsito competentes, a través de los distintos medios, deberán ser contrastadas acorde a la gravedad de la falta, la flagrancia y el interés público comprometido, de conformidad al procedimiento establecido en la Ley y garantizando las normas del debido proceso.





SECRETARÍA DE  
**MOVILIDAD**

6996 = 2018-108871 ALCALDÍA

Oficio No. SM-2018- 1277

Quito DM,

13 JUL 2018

Abogada  
Daniela Chacón  
**CONCEJALA METROPOLITANA DE QUITO**  
**PRESIDENTA DE LA COMISION DE MOVILIDAD**

*Asunto: Informe de Avance del Plan de Retribución a la Mejora de la  
Calidad del servicio de Transporte Público en el DMQ*

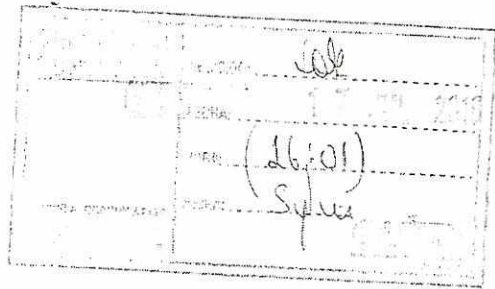
De mi consideración:

Adjunto remito el Informe sobre el Avance del Plan de Retribución a la Mejora de la  
Calidad en la Prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del Distrito  
Metropolitano de Quito, para su análisis, criterios y directrices seguir.

Atentamente:



Ing. Alfredo León Banderas  
**Secretario de Movilidad**  
**Municipio del Distrito Metropolitano de Quito**



Elaborado por:	RNoboa	DMGM	2018/07/17	
----------------	--------	------	------------	---

Ejemplar 1: Destinatario  
Ejemplar 2: Archivo SM  
Ejemplar 3: Archivo DMGM





# QUITO

ALCALDÍA

  
QUITO  
40 años

PATRIMONIO  
CULTURAL  
DE LA HUMANIDAD

*Handwritten signature*

*Handwritten mark*

*Informe de situación actual  
Plan de retribución a la mejora de la  
calidad en la prestación del servicio  
de transporte público de pasajeros  
del D.M.Q.*

Julio 2018

 QUITO  
40 años

PATRIMONIO  
CULTURAL  
DE LA HUMANIDAD

 **quito**  
ALCALDIA

## ANTECEDENTES

### Secretaría de Movilidad – Agencia Metropolitana de Tránsito

- Informe técnico conjunto, de 9 de enero de 2015, que recomienda implementar el Plan de Fortalecimiento de la calidad de servicio de transporte terrestre público de pasajeros a fin de garantizar a sus usuarios el mejoramiento de la prestación del servicio intracantonal urbano y determinar el procedimiento operativo y administrativo específico de verificación de cumplimiento del índice de calidad del servicio.

### Comisión de Movilidad

- El 20 de febrero de 2015, posterior a recibir los informes correspondientes, emite dictamen favorable para que el Concejo Metropolitano conozca el proyecto de Resolución para la creación del Plan de Fortalecimiento.

### Concejo Metropolitano

- Con fecha 21 de febrero de 2015, mediante Resolución C057 aprobó el Plan, proceso que tuvo una duración de 28 meses y en el cual se transfirieron \$ 54.527.450 a los transportistas que cumplieron con las condiciones técnicas y requisitos establecidos para este fin.

**QUITO**  
40 años

PATRIMONIO  
CULTURAL  
DE LA HUMANIDAD

**quito**

ALCALDÍA

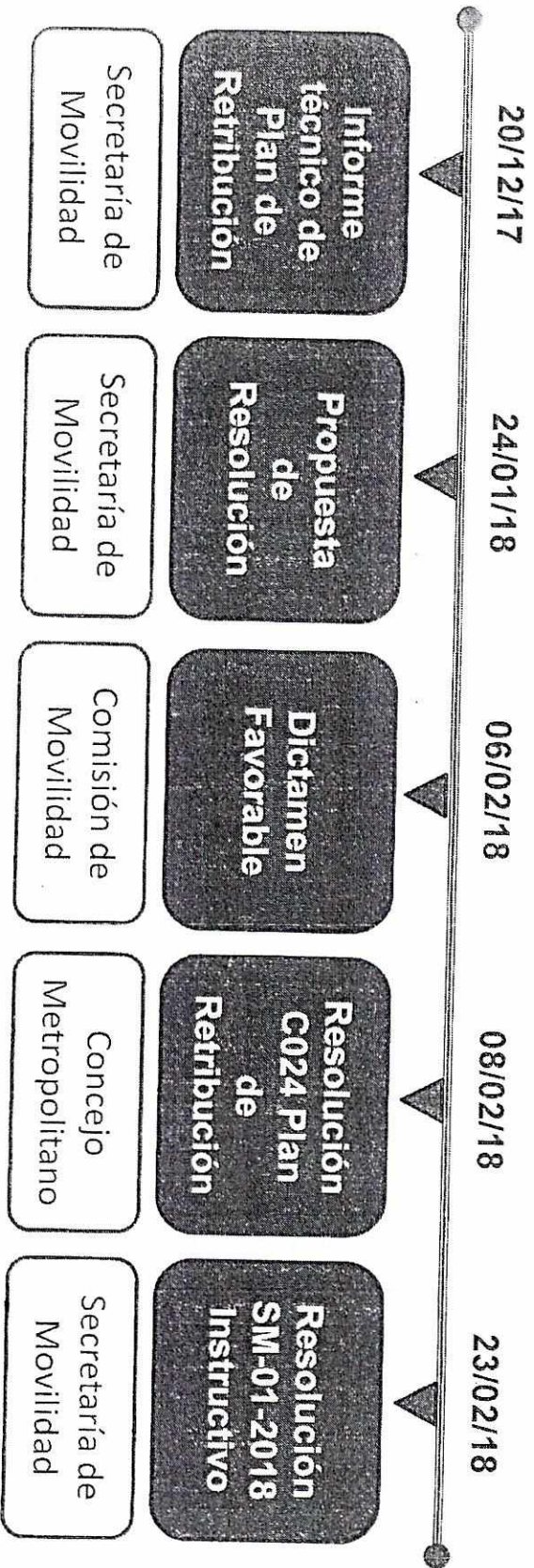


## ANTECEDENTES

### Agencia Metropolitana de Tránsito

- El 13 de diciembre de 2017 emite el Informe Final de Evaluación del Plan de Fortalecimiento, que concluye que ha habido un progresivo cumplimiento de los índices de calidad del servicio:
  - Fortalecimiento del sistema de caja común
  - Mejor organización administrativa y operativa
  - Formalización de documentos habilitantes
  - Mejoramiento de condiciones técnico mecánicas de las unidades.

# ANTECEDENTES





## ÍNDICE DE CALIDAD DE SERVICIO-PLAN 2018

1. Estado físico de la unidad (9 parámetros / 15%)
2. Trato y servicio al usuario (10 parámetros / 40%)
3. Estándares de operación (9 parámetros / 35%)
4. Estándares Ambientales (2 parámetros / 10%)  
Atención de peticiones, quejas y reclamos ( 223 recibidas / 199 atendidas)

- Valoración progresiva para la asignación inicia en 70% incremento progresivo de 5% cada semestre.
- El pago se realizará de manera bimensual.

QUITO  
40 años

PATRIMONIO  
CULTURAL  
DE LA HUMANIDAD

QUITO  
ALCALDIA

X



# PARÁMETROS DE EVALUACIÓN

No. Parámetros	Aspectos Generales	No. Aspectos Individuales	Calificación %
1	Estado físico de la unidad	1 Carrocería y pintura	1,50%
		2 Ventanas y/o parabrisas	1,50%
		3 Asientos	1,00%
		4 Conjunto óptico (luces)	0,50%
		5 Brazos limpia parabrisas	0,50%
		6 Limpieza externa e interna de la unidad	1,00%
		7 Cintas retrorreflektivas	2,00%
		8 Identificación de la unidad	2,00%
		9 Llantas en buen estado (labrado mínimo 1,6mm)	5,00%
		10	Excelente trato al usuario: cordialidad, amabilidad, respeto, atención personalizada, cortesía y conducción de la unidad observando normas de tránsito y señalización
2	Trato y Servicio al usuario	11 Personal operativo no maltrata de obra o de palabra a ninguna persona	5,00%
		12 Personal operativo bien presentado uniformado e identificado	3,00%
		13 Unidad circular con puertas cerradas	5,00%
		14 Conductor no hace uso de objetos que distraen su función mientras conduce	2,00%
		15 Respeto el límite de capacidad de pasajeros en la unidad y no desborda en estribos, pisaderas o colgados	5,00%
		16 Respeto los límites de velocidad de conformidad con la ley	5,50%
		17 Marcador de velocidad funcionando	0,50%
		18 Espacio o área adecuada y sin obstáculos para personas con movilidad reducida acorde a las normas técnicas aplicables de acuerdo al ámbito de operación	5,00%
		19 Señalética clara y visible en el espacio o área adecuada para usuarios de movilidad reducida	4,00%
		20 Horarios de inicio y cierre de operaciones	2,00%
3	Estándares de operación	21 Flota autorizada	2,00%
		22 Ruta	2,00%
		23 Intervalos y frecuencias de operación	1,00%
		24 Eficiencia administrativa y caja común	15,00%
		25 Origen y destino mediante carteleras y rótulos	3,00%
		26 Información sobre: rutas, horarios de operación, paradas y capacidad de la unidad	4,00%
		27 Sistema de información auditivo	2,00%
		28 Respeto a paradas establecidas para el embarque y desembarque de pasajeros	4,00%
4	Estándares ambientales	29 Límites permisibles de opacidad de conformidad con la normativa	3,00%
		30 Respeto la configuración del tubo de escape de conformidad con la normativa	7,00%
<b>TOTAL ALCANZADO POR LA UNIDAD</b>			<b>100,00%</b>

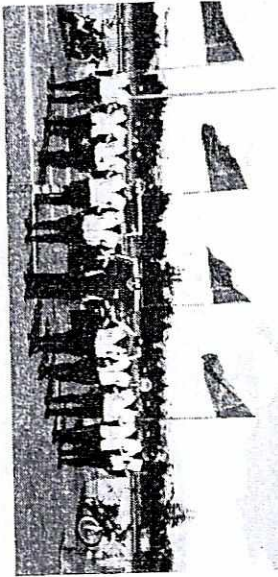
QUITO  
40 años

PATRIMONIO  
CULTURAL  
DE LA HUMANIDAD

QUITO  
ALCALDIA

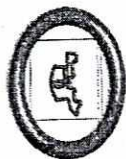
*Handwritten signature*

## ACTIVIDADES Y RECURSOS



- FISCALIZACIÓN EN DESPACHO
- FISCALIZACIÓN EN VÍA
- FEDATARIOS
- REVISIÓN VEHICULAR / AMBIENTAL

El personal cuenta con instrumentos tecnológicos y formularios, profundímetros, medidores de velocidad, opacímetros, Handheld, cámaras fotográficas, etc.



**PERSONAL OPERATIVO**

Para la ejecución del Plan de Fortalecimiento de la Calidad del Servicio:

- 1 Director de Fiscalización
- 1 Coordinador
- 2 Jefe de Área
- 11 Supervisores
- (10 Operativos y 1 de Digitación)
- 106 Fiscalizadores (operativos y administrativos)

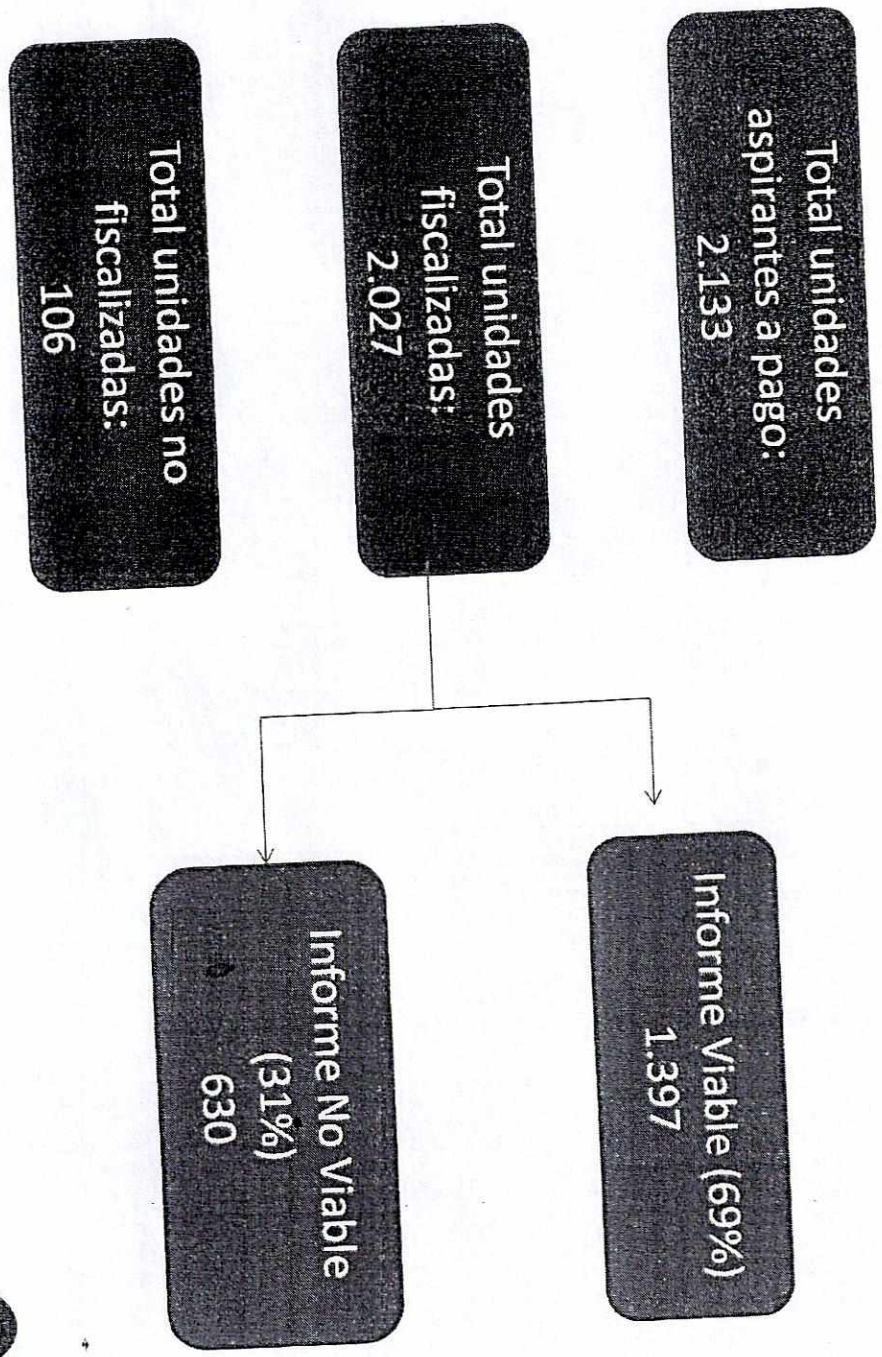
**Total 121 funcionarios**







# RESULTADOS DEL PRIMER BIMESTRE:







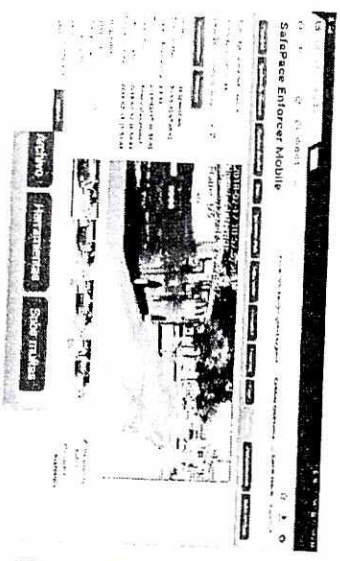
DESPATCHO



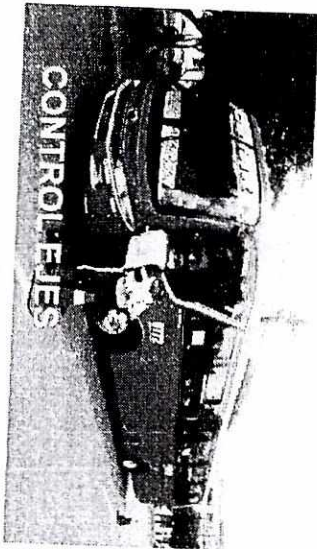
FEDATARIO



FEDATARIO



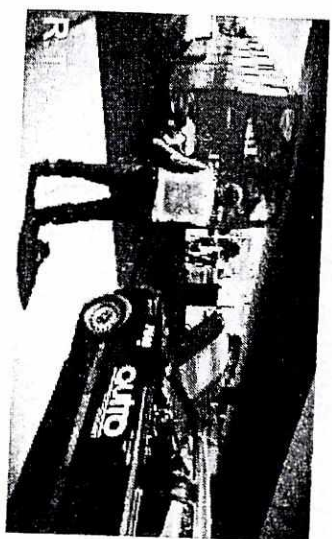
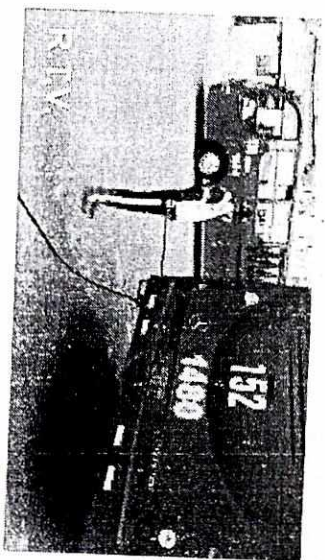
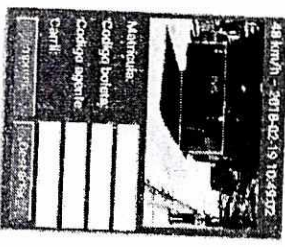
En Espera



CONTROL EJES



CONTROL EJES



**OUTTO**  
40 años  
PATRIMONIO CULTURAL DE LA HUMANIDAD

**outto**  
ALCALDIA

*f*



## SUSPENSIÓN DE LAS ENTREGAS DE VALORES

EL ARTÍCULO 2 DE LA RESOLUCIÓN NO. C089 DE 10 DE  
MAYO DE 2018

- **Artículo 2.-** Disponer la suspensión de la disposición general segunda de la Resolución No. C024 del 8 de febrero de 2018, en lo relacionado a la asignación de recursos no reembolsables hasta que el Concejo conozca el producto de la auditoría externa, en lo que tiene que ver exclusivamente con la resolución C024".
- En observancia de esta disposición, se han suspendido todas las entregas de valores dispuestos por la Resolución No. C024 a los operadores.

QUITO  
40 años

PATRI MONIO  
CULTURAL  
DE LA HUMANIDAD

QUITO  
ALCALDIA

R



## SUSPENSIÓN DE LAS ENTREGAS DE VALORES

### EL ARTÍCULO 2 DE LA RESOLUCIÓN NO. C089 DICTAMINA LA IMPLEMENTACIÓN DE UNA AUDITORÍA EXTERNA

- La auditoría externa no se ha concretado en los dos meses transcurridos hasta la fecha, por lo que el plan "Plan de Retribución a la Mejora de la Calidad en la Prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito" establecido en la Resolución No. C024, permanece en estado suspendido de manera indeterminada, con todos los inconvenientes que esto conlleva, sin embargo, tanto la Secretaría de Movilidad como la AMT han continuado internamente con los controles y fiscalizaciones correspondientes.

## SE HA MANTENIDO EL CONTROL Y FISCALIZACIÓN

**LISTADO DE BUSES A SER FISCALIZADOS (DISPOSICIÓN GENERAL CUARTA DEL INSTRUCTIVO A RESOLUCIÓN CO24) ENTREGADOS A LA AMT**

- Oficio SM-0251-2018 de 09 de febrero de 2018 con el listado de buses, Plan de Retribución a la Mejora de la Calidad del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del DMQ. (mes de febrero 2018)
- Oficio SM-DMGM-0091-2018 de 06 de marzo de 2018 con el listado de buses, Plan de Retribución a la Mejora de la Calidad del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del DMQ. (mes de marzo 2018)
- Oficio SM-DMGM-0155-2018 de 09 de abril de 2018 con el listado de buses, Plan de Retribución a la Mejora de la Calidad del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del DMQ. (mes de abril 2018)
- Oficio SM-DMGM-0197-2018 de 08 de mayo de 2018 con el listado de buses, Plan de Retribución a la Mejora de la Calidad del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del DMQ. (mes de mayo 2018)
- Oficio SM-DMGM-0292-2018 de 27 de junio de 2018 con el listado de buses, Plan de Retribución a la Mejora de la Calidad del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del DMQ. (mes de junio 2018)



## INSTRUCTIVO A PLAN DE RETRIBUCIÓN A LA MEJORA A LA CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO (RESOLUCIÓN C024)

### CUMPLIMIENTO DE LA DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA DEL INSTRUCTIVO

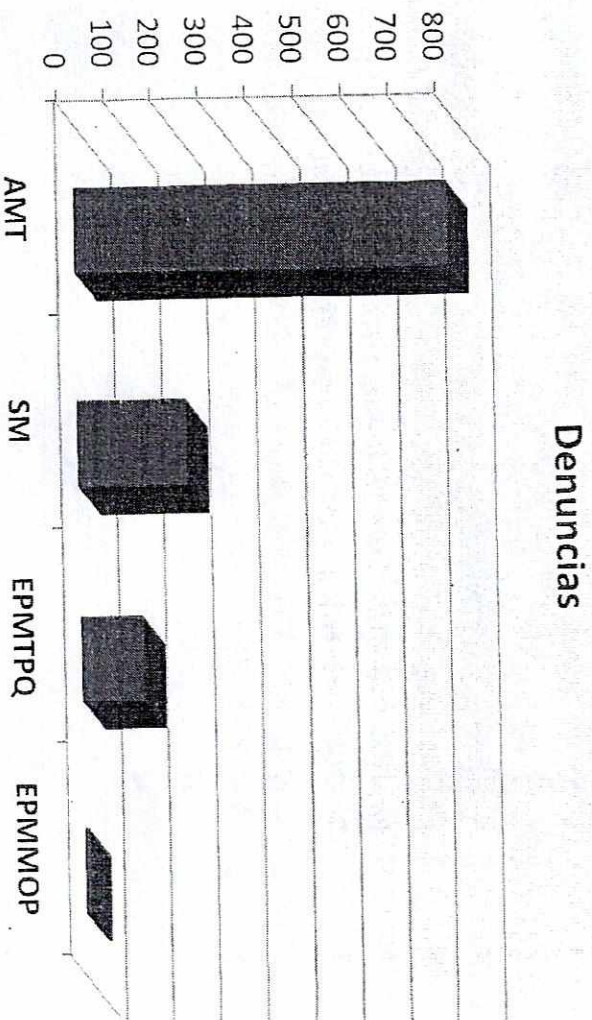
- “ ... Para la verificación del modelo de operación de caja común correspondiente al primer bimestre comprendido entre febrero y marzo del 2018, la Secretaría de Movilidad, en el caso de las unidades que prestan el servicio de transporte público intracantonal urbano, remitirá a la AMT los informes de calificación efectuados hasta julio de 2017; asimismo, para el caso de las unidades vehiculares que prestan el servicio de transporte público rural y combinado, serán considerados por única ocasión los certificados de caja común otorgados en diciembre de 2013.”
- Oficio SM-DMGM-0098-2018 de 12 de marzo de 2018 a AMT con el listado de calificaciones de caja común a operadoras intracantoniales urbanas de julio de 2017.
- Oficio SM-DMGM-0099-2018 de 12 de marzo de 2018 a AMT con el listado de certificados de caja común a operadoras intracantoniales rurales y combinadas de diciembre de 2013.



# ATENCIÓN A DENUNCIAS EN MOVILIZATE UJO

Septiembre 2017 – febrero 2018

Dependencia	Denuncias
AMIT	786
SM	231
EPMTPO	132
EPMIMOP	8
<b>TOTAL</b>	<b>1157</b>



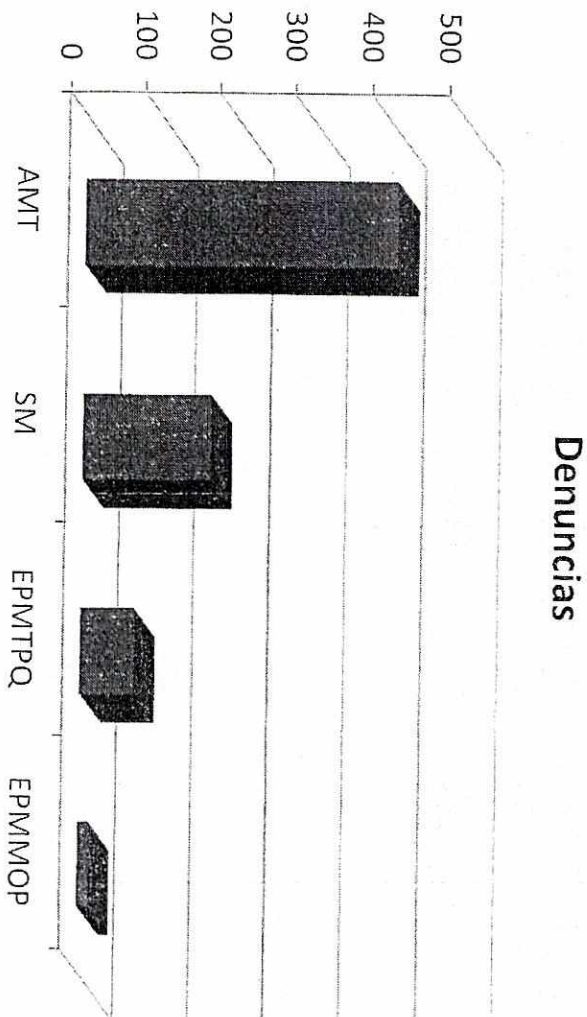
PATRIMONIO CULTURAL DE LA HUMANIDAD



# ATENCIÓN A DENUNCIAS EN MOVILIZATE UID

## Febrero 2018 - julio 2018

Dependencia	Denuncias
AMT	414
SM	172
EPMTPQ	72
EPMMOP	14
<b>TOTAL</b>	<b>672</b>



PATRIMONIO CULTURAL DE LA HUMANIDAD

**Quito**  
ALCALDÍA



FISCALIZACIONES OPERACIONALES REALIZADAS POR LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD, EN SU CALIDAD DE ADMINISTRADOR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO.

Julio 2017 – enero 2018

REFERENCIA	MODALIDAD			TOTALES
	INTRACANTONAL URBANO	INTRACANTONAL COMBINADO	CORREDOR CENTRAL NORTE	
REQUERIMIENTO DMGM	4	-	69	73
REQUERIMIENTO ASESORÍA JURÍDICA	5	-	-	5
COMUNIDAD	9	1	4	14
OTROS (AMT, EPQ, OPERADORAS, ETC.)	46	4	-	50
<b>TOTALES</b>	64	5	73	142



**FISCALIZACIONES OPERACIONALES REALIZADAS POR LA SECRETARIA DE MOVILIDAD, EN SU CALIDAD DE ADMINISTRADOR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO.**

**Febrero 2018 - junio 2018**

REFERENCIA	MODALIDAD			CORREDOR CENTRAL NORTE	TOTALES
	INTRACANTONAL URBANO	INTRACANTONAL COMBINADO			
REQUERIMIENTO DIMGM	1	1		87	89
REQUERIMIENTO ASESORÍA JURÍDICA	11	1		-	12
COMUNIDAD	1	-		1	2
OTROS (AMT, EPO, OPERADORAS, FTC)	13	2		-	15
<b>TOTALES</b>	<b>26</b>	<b>4</b>		<b>88</b>	<b>118</b>

*(Handwritten signature)*

## EXPECTATIVAS

- Como parte del Plan de Optimización del Transporte Público del DMQ que la Secretaría de Movilidad pretende emprender, uno de los aspectos importantes consiste en una fiscalización por tecnología (SAE); pero esta requiere inversiones por parte de los operadores (GPS, contador de pasajeros, conectividad, etc.).
- Mantener la organización que la Secretaría de Movilidad pretende para las empresas de transporte del DMQ, requiere de inversiones por parte de los operadores.
- El transporte público rural combinado no ha tenido oportunidad de implementar el sistema de Caja Común debido a las inversiones exigidas.



## RECOMENDACIÓN

LEVANTAR LA SUSPENSIÓN DISPUESTA POR  
RESOLUCIÓN NO. C089

- Con el fin de cumplir con el Plan de Optimización del Transporte Público del DMQ, las operadoras deben realizar importantes inversiones y, en vista que existe un riesgo verdadero de perder los adelantos conseguidos en mejora de la organización de las operadoras, es recomendable que se levante la suspensión del Plan de Retribución a la Mejora de la Calidad del Servicio de Transporte Público.



Informe sobre el avance del Plan de Retribución a la Mejora de la Calidad en la  
Prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del Distrito  
Metropolitano de Quito  
Primer bimestre 2018

**A. Base Legal:**

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

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

El numeral 6 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador dispone que los gobiernos municipales tendrán, entre otras competencias, la de planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

El artículo 394 de la Constitución establece que el Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias

El literal q) del artículo 84 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) establece que es función del gobierno del distrito autónomo metropolitano planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio; y, el artículo 85 del mismo cuerpo legal dispone que los gobiernos autónomos descentralizados de los distritos metropolitanos 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.

El artículo 338 del COOTAD determina que cada gobierno metropolitano y municipal tendrá la estructura administrativa que requiera para el cumplimiento de sus fines y el ejercicio de sus competencias y funcionará de manera desconcentrada.

El artículo 2 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) establece principios generales tales como: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización; equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.

AS  
P

El artículo 3 de la LOTTTSV prescribe que el Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.

El literal c) del artículo 3 de la LOTTTSV establece como órganos del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales y sus órganos desconcentrados.

El artículo 30.2 de la LOTTTSV dispone que el control del tránsito y la seguridad vial será ejercido por las autoridades regionales, metropolitanas o municipales en sus respectivas circunscripciones territoriales, a través de las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, constituidas dentro de su propia institucionalidad, unidades que dependerán operativa, orgánica, financiera y administrativamente de éstos; y, que la citadas Unidades estarán conformadas por personal civil especializado, seleccionado y contratado por el Gobierno Autónomo Descentralizado.

Los artículos 30.3 y 30.4 de la LOTTTSV establecen que los GADs Metropolitanos o Municipales son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y que 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.

El artículo 30.5 de la LOTTTSV determina las competencias que tienen de los GADs metropolitanos, entre las cuales consta: h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector.

El artículo 89 del Reglamento del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas establece que: *"Las entidades del sector público podrán realizar donaciones o asignaciones no reembolsables a favor de personas naturales o jurídicas de derecho privado sin fines de lucro, destinadas a investigación científica, educación, salud, inclusión social y donaciones para la ejecución de planes o proyectos prioritarios de inversión en beneficio directo de la colectividad, priorizados por la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo en el caso de las entidades que conforman el Presupuesto General del Estado o por la instancia correspondiente para el resto de entidades públicas."*

Mediante Resolución C0028 de 25 de enero de 2011, el Concejo Metropolitano de Quito, estableció los Criterios y Orientaciones para la Realización de Transferencias Directas de Recursos Públicos a favor de Personas Naturales o Jurídicas de Derecho Privado. La citada Resolución dispone: artículo 1 *"Para el cumplimiento de sus fines, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito podrá realizar donaciones y asignaciones no reembolsables a personas naturales o jurídicas de derecho privado, para la ejecución de planes y proyectos de inversión en beneficio directo de la colectividad, en los casos siguientes:.. b) Cuando se trate de donaciones o asignaciones no reembolsables efectuadas en aplicación de ordenanzas metropolitanas o resoluciones adoptadas por el Concejo Metropolitano."* artículo 3 *"Para la transferencia de recursos públicos a personas naturales o jurídicas de derecho privado se deberá contar con un proyecto específico en donde se defina el uso específico de los valores que se asignan."*



*Para el caso de las donaciones o asignaciones no reembolsables que se contempla en los literales a) y b) del artículo 1 del presente instructivo no será necesario un proyecto así como el informe técnico previo, bastando que la asignación económica se encuentre considerada en el presupuesto vigente en la Municipalidad"*

Mediante Resolución No. 006-CNC-2012 de 26 de abril de 2012, el Consejo Nacional de Competencias resolvió transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales del país y estableció que el Gobierno Autónomo Metropolitano de Quito, ejercerá la citada competencia de acuerdo al modelo de gestión "A" de conformidad con la citada Resolución.

La Disposición General Quinta de la Resolución en mención, establece que *"Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos o Municipales, destinarán los recursos recibidos en virtud de la presente resolución, para financiar el ejercicio de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, de acuerdo con sus respectivos modelos de gestión"*

Mediante Resolución No. A0006 de abril 22 de 2013 el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, creó la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Distrito Metropolitano de Quito, dotada de plena autonomía administrativa, financiera y funcional, adscrita a la Secretaría de Movilidad, con potestad de controlar el transporte terrestre particular, comercial y por cuenta propia, el tránsito y la seguridad vial, asignadas al Municipio por la Constitución de la República, el COOTAD y la LOTTTSV, de acuerdo con la planificación y gestión institucionales definidas por la Secretaría de Movilidad y aprobadas por el Alcalde o Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito.

El artículo 3 de la citada Resolución, prescribe que la Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito estará dirigida y representada por el Supervisor Metropolitano de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, responsable del direccionamiento estratégico de la Agencia, del establecimiento de parámetros de diseño organizacional para su funcionamiento, de la aprobación y control de la planificación institucional; así como de la conducción administrativa, financiera, técnica y funcional de la Agencia.

Mediante Resolución No. 041-AMT-2015, de 30 de marzo de 2015, el Supervisor Metropolitano de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, delegó entre otras, las siguientes atribuciones:

**I. Al Director de Fiscalización de Tránsito le Corresponde:**

- a) Planificar, organizar, coordinar, dirigir y supervisar las actividades que correspondan a las coordinaciones de la Dirección de Fiscalización de Tránsito de la AMT;
- b) Planificar y dirigir el control y fiscalización del transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito;
- a) Las demás atribuciones que le asignen las ordenanzas municipales, las resoluciones del Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito y el Supervisor Metropolitano de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de acuerdo a la capacidad operativa de las unidades que forman parte de la Dirección.



II. Al Coordinador de Fiscalización del Transporte Público le  
Corresponde:

- a) Planificar, coordinar y ejecutar operativos diarios de control del Transporte Público en el Distrito Metropolitano de Quito, de acuerdo a lo previsto en el ordenamiento jurídico metropolitano;
- b) Planificar, coordinar y ejecutar la fiscalización de índices de calidad del servicio de transporte terrestre público intracantonal urbano del Distrito Metropolitano de Quito con los fiscalizadores y el personal asignado para el efecto;
- c) Elaborar el cronograma de inspecciones y verificaciones, formatos, fichas de medición y demás instrumentos o mecanismos necesarios para la fiscalización, medición y calificación de la calidad del servicio del transporte terrestre público intracantonal urbano del Distrito Metropolitano de Quito;
- d) Responsabilizarse de la sistematización de la información recopilada de cada unidad, en base a la fiscalización y los parámetros establecidos para la medición de la calidad del servicio del transporte terrestre público intracantonal urbano del Distrito Metropolitano de Quito;
- e) Elaborar y suscribir informes técnicos mensuales de evaluación y calificación de la calidad del servicio de transporte terrestre público intracantonal urbano, previa verificación de la documentación y cumplimiento de requisitos;

**B. Antecedentes:**

El Gobierno Nacional en el año 2012, generó el "Proyecto para el Fortalecimiento y Mejora de la Calidad del Servicio de Transporte Urbano en el Ecuador", con una cobertura a nivel nacional, el que tuvo como objeto general el fortalecer el servicio de transporte urbano hacia la ciudadanía con la entrega de recursos económicos a los gestores de transporte para mejorar la calidad de servicio prestado, y que fuera actualizado y priorizado por la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, mediante Oficio No. SENPLSDES-SGPBV-2015-0051-OF de 27 de enero de 2015, el cual señala "Por lo expuesto y considerando que el proyecto se enmarca dentro del Plan Nacional de Desarrollo, denominado para este periodo de Gobierno "Plan Nacional para el Buen Vivir 2013-2017", concretamente con el Objetivo 6 "Consolidar la transformación de justicia y fortalecer la Seguridad Integral, en estricto respecto a los derecho humano", Política 6.6 "Mejorar la Seguridad Vial", la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo de acuerdo a lo establecido en los artículos 6, incisos 3 y 4, 60 del Código Orgánico de Planificación y finanzas Públicas, el Acuerdo Interministerial SNPD-MF-0058-2014 y la Circular Nro. SENPLADES-SNPD-2014-0004-C, actualiza la prioridad emitida para el "Proyecto para el fortalecimiento y mejora de la calidad del servicio de transporte" mediante oficio Nro. SENPLADES-SGPBV-2014-0108-OF, 29 de enero de 2014, por un monto total de USD \$ 262.378.318,51 para el período 2012-2015...".

A través de Informe técnico de 9 de enero de 2015, la Secretaría de Movilidad recomienda implementar el Plan para garantizar el mejoramiento de la prestación del servicio público intracantonal urbano y determinar el procedimiento operativo y administrativo específico de verificación de cumplimiento del índice de calidad del servicio. Existiendo adicionalmente el informe pertinente de la Dirección

Metropolitana Financiera de 29 de enero de 2015 sobre existencia de disponibilidad de recursos.

Mediante resolución C057 de 21 de febrero de 2015 se aprobó el Plan para garantizar el mejoramiento de la prestación del servicio público intracantonal urbano, proceso que tuvo la duración de 28 meses y en el cual se transfirieron \$ 54.527.450 a los transportistas que cumplieron con las condiciones técnicas establecidas para este fin.

En el mes de junio de 2017 feneció el Plan de fortalecimiento a la Calidad de Servicio, en ese contexto los señores transportistas generaron varios requerimientos a efectos de que se revise la tarifa establecida para la prestación del servicio, aduciendo que los costos operativos no podían ser cubiertos, por tal motivo la Secretaría de Movilidad emitió, el 20 de diciembre de 2017, el Informe No. SM-DMGM-558/2017 que contiene el Proyecto de Retribución a la Calidad del Servicio, dicho documento en su parte medular señala lo siguiente:

El sistema convencional de transporte público, tanto urbano, combinado y rural, cuenta con una flota que requiere ser optimizada en su uso y su mantenimiento no es el adecuado, esta situación genera que la operación diaria se realice con estándares que no satisfacen las necesidades de usuarios del servicio, aunado a lo anterior, los transportadores han manifestado desequilibrio económico producto del no incremento de las tarifas desde hace 14 años. En consecuencia las condiciones operacionales deseadas no se presentan, y se cae en un ciclo de detrimento del nivel y de la calidad del servicio.

El mencionado informe indica también que, conforme las competencias establecidas en la Constitución de la República, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Reglamentos y demás normativa vinculada, es responsabilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito velar por el cumplimiento de los derechos de los grupos vulnerables, garantizando que los mismos cuenten con atención preferencial y tarifa socialmente justa.

De igual manera se cita que las operadoras de transporte deben realizar inversiones, con el fin de que cuenten con herramientas que permitan optimizar la operación y que a su vez eleven las condiciones del servicio, en beneficio de sus usuarios, en ese contexto se presenta una estructura de costos que se presenta en la Tabla No. 1.

Tabla No. 1

ITEM	DETALLE	COSTO MENSUAL POR BUS
	<b><u>COSTO TOTAL:</u></b>	<b><u>1000,30</u></b>
1	UNIDADES DE TRANSPORTE LIMPIAS	153,00
2	INFORMACION AL USUARIO	22,00
3	CAPACITACION INTEGRAL	67,20
4	ADECUACIONES AL VEHICULO	79,17
5	IMAGEN CORPORATIVA	35,13
6	MANTENIMIENTO DEL SISTEMA CAJA COMÚN	643,81
6.1	Administrativos	167,93
6.1.1	Luz	4,53



6.1.2	Agua	2,67
6.1.3	Teléfono	5,28
6.1.4	Internet	1,05
6.1.5	Limpieza oficina	3,23
6.1.6	Seguridad alarmas	8,40
6.1.7	Útiles de oficina	3,53
6.1.8	Medio de pago	138,65
6.1.9	Mantenimiento oficinas	0,60
<b>6.2</b>	<b>Operativos</b>	<b>114,26</b>
6.2.1	Comunicaciones por radio	3,00
6.2.2	Movilización auxilios (adquisición de vehículos)	57,66
6.2.3	Arriendo y mantenimiento patio operaciones	50,00
6.2.4	Transporte de valores	3,60
<b>6.3</b>	<b>Personal Administrativo</b>	<b>44,52</b>
6.3.1	Administrativo & Financiero	14,63
6.3.2	Responsable de RRHH (Asistente administrativo)	4,01
6.3.3	Recaudación General	25,88
<b>6.4</b>	<b>Personal Área Operativa</b>	<b>207,27</b>
6.4.1	Jefe de Operaciones	9,12
6.4.2	Fiscalizador de Ruta	116,48
6.4.3	Monitoreo & Control de gestión operativa	24,21
6.4.4	Responsable de Flota & Mantenimiento	10,71
6.4.5	Mecánico	16,40
6.4.6	Eléctrico	10,35
6.4.7	Vulcanizador	5,18
6.4.8	Carrocero	4,07
6.4.9	Ayudante de Mecánico	10,74
<b>6.5</b>	<b>Personal de Servicios Profesionales</b>	<b>109,83</b>
6.5.1	Auditoria externa	5,83
6.5.2	Servicio de Guardianía	100,00
6.5.3	Sistemas & Soporte	4,00

Fuente: Informe No. SM-DMGM-558/2017 - Secretaría de Movilidad

Mediante oficio No. SM-0091-2017, del 18 de enero de 2018, la Secretaría de Movilidad remitió al Sr. Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el proyecto para la implementación del Plan de Retribución a la mejora en la calidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito, a efecto de que sea puesto a consideración del Concejo Metropolitano.

Mediante oficio No. SM-0160-2017 de 29 de enero de 2018, la Secretaría de Movilidad remitió a la Comisión de Movilidad del Concejo Metropolitano el texto final de la propuesta de Resolución acogiendo las observaciones emitidas por la Comisión de Movilidad en sesión de 24 de enero de 2018. \*

La Comisión de Movilidad, en sesión extraordinaria realizada el 06 de febrero de 2018, acogiendo las observaciones propuestas por los Concejales, emitió dictamen favorable, para que el Concejo Metropolitano conozca el proyecto de Resolución para la implementación del Plan de Retribución a la Mejora en la Calidad de la Prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito.

Mediante Resolución No. C024 de 08 de febrero de 2018, el Concejo del Distrito Metropolitano de Quito, resolvió la creación del Plan de Retribución a la Mejora de la Calidad en la Prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, con el objeto de promover y garantizar la mejora en la calidad del servicio de transporte público de pasajeros dentro del DMQ, mediante la asignación de recursos no reembolsables a favor de los Operadores del servicio.

La Disposición General Segunda, de la citada Resolución, señala que *"la Agencia Metropolitana de Tránsito instrumentará, autorizará, desembolsará y controlará las asignaciones de los recursos no reembolsables establecidos en la presente Resolución..."*.

A su vez la Disposición General Cuarta establece *"Encárguese a la Secretaría de Movilidad para que en el plazo máximo de veinte (20) días, contados a partir de la emisión de la presente Resolución, emita el Instructivo para la ejecución de las fiscalizaciones, evaluaciones y calificación de los Operadores..."*.

Mediante Resolución No. SM-01-2018, de 23 de febrero de 2018, la Secretaría de Movilidad, emitió el Instructivo para para la ejecución del Plan de Retribución a la Mejora de la Calidad en la Prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito.

El artículo 4 del Instructivo, en concordancia con la Resolución No. C024, dispone que *"la Secretaría de Movilidad y la Agencia Metropolitana de Tránsito, en el ámbito de sus competencias, serán las entidades responsables de la ejecución del citado Plan de Retribución, para lo cual, planificarán, organizarán, dirigirán, coordinarán, controlarán y evaluarán los procesos de fiscalización y evaluación, mediante acciones y mecanismos de control, responsables, honestas y eficientes."*

El artículo 5 del Instructivo, dispone que *"los parámetros que comprenden los indicadores de calidad del servicio a verificar, controlar, fiscalizar y evaluar por parte de la Secretaría de Movilidad y la AMT, son los estipulados en el artículo 6 de la Resolución No. C024 del Concejo Metropolitano, de acuerdo a la valoración individual otorgada a cada aspecto y contemplada en el ANEXO I del presente Instructivo, en las condiciones previstas en el ANEXO II de éste instrumento legal, en los términos dispuestos en la presente Resolución, para lo cual, efectuará operativos de control con personal técnico especializado, utilizando formularios de inspección constantes en el ANEXO III del presente Instructivo y las herramientas tecnológicas necesarias para la ejecución del Plan."*

De acuerdo con lo establecido en el Artículo 6 del instructivo, la Secretaría de Movilidad remitió a la AMT el listado de unidades que deberán ser fiscalizadas con propósito del Plan de Retribución. Este listado fue elaborado sobre la base de datos que mantiene la Secretaría de Movilidad. De este listado se excluyen los Registros que cumplen las condiciones establecidas en el artículo 6 de dicho instructivo, los mismos que se detallan a continuación:

1. *Los Registros cuyos titulares de las unidades de transporte que mantienen relación contractual con la EPMTQP para la prestación de servicio de transporte en los corredores o líneas alimentadoras.*
2. *Los Registros cuyas unidades de transporte público operen en rutas especiales con tarifas diferenciadas, definidas por la Secretaría de Movilidad.*
3. *Los Registros cuyas unidades de transporte público sean propiedad de la Municipalidad.*
4. *Los Registros que no tienen unidades vehiculares operativas.*





5. *Los Registros cuyos titulares no se encuentran operando bajo el modelo de gestión por Caja Común implementado por la operadora.*

En este contexto la Secretaría de Movilidad envió los siguientes documentos a la Agencia Metropolitana de Tránsito:

- Oficio SM-0251-2018 de 09 de febrero de 2018 con el listado de buses, Plan de Retribución a la Mejora de la Calidad del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del DMQ. (mes de febrero 2018)
- Oficio SM-DMGM-0091-2018 de 06 de marzo de 2018 con el listado de buses, Plan de Retribución a la Mejora de la Calidad del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del DMQ. (mes de marzo 2018)
- Oficio SM-DMGM-0155-2018 de 09 de abril de 2018 con el listado de buses, Plan de Retribución a la Mejora de la Calidad del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del DMQ. (mes de abril 2018)
- Oficio SM-DMGM-0197-2018 de 08 de mayo de 2018 con el listado de buses, Plan de Retribución a la Mejora de la Calidad del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del DMQ. (mes de mayo 2018)
- Oficio SM-DMGM-0292-2018 de 27 de junio de 2018 con el listado de buses, Plan de Retribución a la Mejora de la Calidad del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del DMQ. (mes de junio 2018)

El artículo 8 del Instructivo, establece que *"para la verificación del cumplimiento de los aspectos y parámetros que conforman los indicadores de calidad del servicio, la Dirección de Fiscalización de Tránsito de la AMT realizará fiscalizaciones ocultas, eventuales, aleatorias, periódicas y permanentes en ruta, en el interior de las unidades de transporte público y en el origen y despacho de flota de las operadoras, con equipos de fiscalización debidamente capacitados y con fedatarios de transporte debidamente designados y autorizados, quienes deberán acatar las disposiciones contenidas en el presente Instructivo."*

El artículo 9 del Instructivo establece los requisitos documentales que deben cumplir las operadoras y socios / accionistas de las mismas, a efecto de ser considerados como beneficiarios del Plan de Retribución a la Mejora de la Calidad en la Prestación del Servicio de Transporte Público.

El artículo 15 del Instructivo, determina que *"el cumplimiento del porcentaje mínimo establecido sobre los aspectos y parámetros de los indicadores de calidad del servicio, verificado a través de la fiscalización respectiva y de los requisitos y condiciones determinadas en el presente Instructivo, dará lugar a la asignación de recursos no reembolsables a favor de las personas naturales que consten en el listado de registros municipales con unidad remitido por la Secretaría de Movilidad, conforme lo previsto en el artículo 10 de la Resolución No. C024 del Concejo Metropolitano de Quito, de 08 de febrero de 2018, de acuerdo a los montos señalados a continuación:*

- a. *Se asignará un monto equivalente a MIL DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA (USD \$ 1.000,00) mensuales, a favor de aquellas personas naturales que sean titulares o sean designados en caso de que los titulares sean personas jurídicas, de las unidades vehiculares constantes en los títulos habilitantes otorgados a favor de las operadoras de transporte terrestre que prestan el servicio de transporte público intracantonal urbano, rural y combinado en el Distrito Metropolitano de Quito, previo el*

*cumplimiento de los parámetros de calidad, cuyo desembolso, de ser el caso, se efectuará de manera bimensual en las condiciones señaladas en la presente Resolución.*

- b. *Se asignará un monto de hasta DOS MIL DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA (USD \$ 2.000,00) mensuales, a favor de las personas naturales que hayan habilitado en el Contrato de Operación suscrito con la Operadora autorizada, vehículos 100% eléctricos para la prestación del servicio de transporte público, previo el cumplimiento de los parámetros de calidad y la aprobación por parte de la Secretaría de Movilidad del modelo de operación para este tipo de vehículos, cuyo desembolso, de ser el caso, se efectuará de manera bimensual en las condiciones señaladas en la presente Resolución."*

En la Disposición Transitoria Segunda, se indica que "... para la verificación del modelo de operación de Caja Común correspondiente al primer bimestre comprendido entre febrero y marzo de 2018, la Secretaría de Movilidad, en el caso de las unidades que prestan el servicio de transporte público intracantonal urbano, remitirá a la AMT los informes de calificación efectuados hasta julio de 2017; asimismo, para el caso de las unidades vehiculares que prestan el servicio de transporte público rural y combinado, serán considerados por única ocasión los certificados de caja común otorgados en diciembre de 2013."

Con base a esta disposición, la Secretaría de Movilidad envió los siguientes documentos a la Agencia Metropolitana de Tránsito:

- Oficio SM-DMGM-0098-2018 de 12 de marzo de 2018 con el listado de calificaciones de operadoras urbanas (modelo de gestión de Caja Común).
- Oficio SM-DMGM-0099-2018 de 12 de marzo de 2018 con el listado de operadoras intracantoniales combinadas y rurales (modelo de gestión de Caja Común).

### **C. Proceso de Fiscalización y Evaluación del Índice de Calidad del Servicio**

#### **a) Gestión administrativa.-**

Mediante oficio No. 015-2018-CTDMQ de 01 de marzo de 2018, el Presidente de la Cámara de Transporte Público Masivo del Distrito Metropolitano de Quito, solicitó al Director General Metropolitano de la AMT, la ejecución del Plan de Retribución a la Mejora de la Calidad en la Prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito y adjuntó la documentación correspondiente.

Mediante memorando No. AMT-DFT- ACEPFCS-014/18 de 01 marzo de 2018, dirigido al señor Director General Metropolitano de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (AMT), el Director de Fiscalización de Tránsito, solicitó autorización para el inicio del proceso para ejecutar el Plan de Retribución a la Mejora de la Calidad en la Prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad a lo que dispone el citado Instructivo, en cuyo memorando consta inserta la sumilla de la máxima autoridad institucional con la palabra "Autorizado".

La verificación, fiscalización, control y evaluación de los parámetros, que conforman el índice de calidad de servicio de transporte público, fue efectuada de conformidad con el Instructivo emitido por la Secretaría de Movilidad para este fin, esto es, mediante fiscalizaciones, eventuales, aleatorias, periódicas y permanentes en ruta, en el interior



de las unidades de transporte público y en el origen y despacho de flota de las operadoras, con equipos de fiscalización debidamente capacitados y con fedatarios de transporte debidamente designados y autorizados.

Cabe indicar que para la fiscalización y evaluación respectiva se dio cumplimiento a lo establecido en el Instructivo, en base de lo cual, se desarrolló, entre otras actividades, las siguientes:

- a) Verificación de cumplimiento de requisitos, de conformidad con la Resolución No. SM-001-2018 y sus anexos;
- b) Planificación y elaboración de cronogramas para fiscalización y evaluación de los aspectos que comprenden los indicadores de calidad del servicio de transporte público de pasajeros;
- c) Fiscalización y evaluación de los indicadores de calidad del servicio de transporte público a cada unidad de transporte en despachos, vías, paradas y en el interior de las unidades, de conformidad con el Instructivo y más disposiciones pertinentes;
- d) Levantamiento y sistematización de la información generada en el proceso de fiscalización y registro de la misma en formularios o formatos, a cargo de la Unidad de Digitación, e incorporación de resultados y porcentajes alcanzados, en cada uno de los informes técnicos de evaluación por cada unidad de transporte público, de forma que garantice una correcta evaluación o calificación de cada uno de los aspectos parámetros que conforman los indicadores de calidad del servicio de transporte público de pasajeros; y,
- e) Revisión de documentación recopilada, presentada y generada durante el proceso de fiscalización.

A continuación se detallan los Indicadores de la Calidad del Servicio, definidos en la Resolución C024 y la Resolución N°SM-001-2018:

INDICADORES DE CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS - DMQ					
EVALUACIÓN DEL ÍNDICE DE LA CALIDAD DEL SERVICIO (ICS)					
No.	Parámetros	Aspectos Generales	No.	Aspectos Individuales	Calificación %
1	Estado físico de la unidad (15%)	Unidad en excelente estado	1	Carrocería y pintura	1,50%
			2	Ventanas y/o parabrisas	1,50%
			3	Asientos	1,00%
			4	Conjunto óptico (luces)	0,50%
			5	Brazos limpia parabrisas	0,50%
			6	Limpieza externa e interna de la unidad	1,00%
			7	Cintas retroreflectivas *	2,00%
			8	Identificación de la unidad	2,00%
			9	Llantas en buen estado (labrado mínimo 1.6mm)	5,00%

**INDICADORES DE CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS  
- DMQ**

**EVALUACIÓN DEL ÍNDICE DE LA CALIDAD DEL SERVICIO (ICS)**

2	Trato y Servicio al usuario (40%)	Excelente comportamiento del personal operativo	10	Excelente trato al usuario: cordialidad, amabilidad, respeto, atención personalizada, cortesía y conducción de la unidad observando normas de tránsito y señalización	5,00%		
			11	Personal operativo no maltrata de obra o de palabra a ninguna persona	5,00%		
			12	Personal operativo bien presentado uniformado e identificado	3,00%		
		Seguridad al transportar pasajeros	13	Unidad circula con puertas cerradas	5,00%		
			14	Conductor no hace uso de objetos que distraen su función mientras conduce	2,00%		
		Control de capacidad	15	Respeto el límite de capacidad de pasajeros en la unidad y no desborda en estribos, pisaderas o colgados	5,00%		
		Respeto a límites de velocidad	16	Respeto los límites de velocidad de conformidad con la ley	5,50%		
			17	Marcador de velocidad funcionando	0,50%		
		Respeto a usuarios con movilidad reducida	18	Espacio o área adecuada y sin obstáculos para personas con movilidad reducida acorde a las normas técnicas aplicables de acuerdo al ámbito de operación	5,00%		
			19	Señalética clara y visible en el espacio o área adecuada para usuarios de movilidad reducida	4,00%		
		3	Estándares de operación (35%)	Eficiencia y cumplimiento de los índices operacionales	20	Horarios de inicio y cierre de operaciones	2,00%
					21	Flota autorizada	2,00%
					22	Ruta	2,00%
					23	Intervalos y frecuencias de operación	1,00%
					24	Eficiencia administrativa y caja común	15,00%
				Información al usuario	25	Origen y destino mediante carteleras y rótulos	3,00%
					26	Información sobre: rutas, horarios de operación, paradas y capacidad de la unidad	4,00%
					27	Sistema de información auditivo	2,00%

*f*



INDICADORES DE CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS - DMQ					
EVALUACIÓN DEL ÍNDICE DE LA CALIDAD DEL SERVICIO (ICS)					
		Respeto a paradas	28	Respeto a paradas establecidas para el embarque y desembarque de pasajeros	4,00%
4	Estándares ambientales (10%)	Control de opacidad	29	Límites permisibles de opacidad de conformidad con la normativa	3,00%
			30	Respeto a la configuración del tubo de escape de conformidad con la normativa	7,00%
<b>TOTAL</b>					<b>100,00%</b>

#### b) Gestión operativa.-

Para el cumplimiento de las actividades de fiscalización de transporte público, la AMT estableció y capacitó grupos de trabajo que están conformados de la siguiente manera:

##### 1) Fiscalización en despacho:

Equipo conformado por 6 brigadas operativas que verifican el cumplimiento de indicadores de calidad de servicio, en los orígenes de las rutas de cada operadora de transporte público, cumpliendo las siguientes funciones:

- o Planificación de actividades de fiscalización y control a unidades de transporte público.
- o Elaboración de cronograma de fiscalización a cada unidad, por operadora; tomando en consideración el listado emitido por la Secretaría de Movilidad.
- o Cumplimiento estricto del cronograma interno.
- o Asistencia a cada lugar de despacho de las rutas, para el levantamiento y registro de las observaciones y novedades detectadas en la fiscalización, en los formularios de campo, donde se registran el cumplimiento o no de los parámetros definidos.

El equipo de fiscalización en despacho, en el marco de sus competencias, revisó los siguientes parámetros técnicos:

##### Índices operacionales.-

- Horarios de operación (inicio y fin).
- Flota
- Frecuencia
- Intervalo
- Ruta

##### SIU.-

- Verificación del sistema de información al usuario

### Limpieza de la unidad.-

- Interna / externa

### Inspección física visual.-

- Estado de neumáticos
- Estado de parabrisas y ventanas
- Conjunto óptico (luces)
- Limpia parabrisas

Los datos recolectados en campo, fueron organizados, procesados y sistematizados, de tal manera que permitieron obtener resultados que evidenciaron si las unidades cumplieron con los indicadores de calidad de servicio y si la operadora cumple con el Contrato de Operación, suscrito con la Secretaría de Movilidad, así como también, verificar si el servicio que brindan las Operadoras cumple con las necesidades de la comunidad.

Durante los meses de febrero y marzo, correspondientes al primer período del Plan el equipo de fiscalización en despacho operó de la siguiente manera:

<b>FISCALIZACIÓN EN DESPACHO</b>	
Horario:	06h00 a 20h00
Días de fiscalización:	Lunes a sábado
Personal de supervisión:	2
Personal operativo:	24
Brigadas de control:	6

### 2) Fiscalización fedatarios:

Con fecha 15 de septiembre de 2017 el Director General Metropolitano de la Agencia Metropolitana de Tránsito, emitió la Resolución No. 003-AMT-2017, en ejercicio de las atribuciones que le confiere la normativa metropolitana vigente y en especial, las facultades que le confieren los artículos 1 y 2 de la Resolución No. A0006 de fecha de 22 de abril de 2013, *"Crea el equipo de fedatarios de transporte de la Agencia Metropolitana de Tránsito, a cargo de la Dirección de Fiscalización, personal responsable de verificar las acciones in situ de los prestadores del servicio de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito, y que estos den cabal cumplimiento de los dispuesto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y Ordenanzas Metropolitanas vigentes, y por las disposiciones emanadas por las entidades de control"*.

Lo anterior con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en la Resolución C 024, en lo relacionado a mecanismos específicos de fiscalización y evaluación, los Fedatarios son funcionarios de la Agencia Metropolitana de Tránsito, que pertenecen a la Dirección de Fiscalización, quienes fiscalizan, confirman, evidencian y validan la autenticidad de las infracciones, incumplimientos y/o el trato al usuario brindado por el conductor y ayudante de las unidades que presentan servicio de transporte público en el Distrito metropolitano de Quito, para lo cual acceden a las unidades de transporte como usuarios regulares, en lugares previamente establecidos, cancelando el pasaje correspondiente y realizando un viaje en el que verifican los siguientes parámetros.



Los parámetros que el Fedatario constata son los siguientes:

**Trato y servicio al usuario.-**

- **Excelente comportamiento del personal operativo:**
  - Buen trato al usuario por parte del personal operativo y administrativo (Cordialidad, amabilidad, respeto, cortesía, colaboración y buena voluntad, observando normas de tránsito y señalización).
  - Personal operativo y administrativo no maltrata de obra y/o palabra al usuario o a cualquier persona.
- **Seguridad al transportar pasajeros:**
  - Unidad circula con puertas cerradas garantizando seguridad al usuario.
  - Conductor conduce con atención. No hace uso de objetos que lo distraigan (Celular, periódico, alimentos u otros).
- **Control de capacidad:**
  - Transporta pasajeros respetando el límite de capacidad de la unidad (No desborda en estribos, pisaderas delanteros o colgados).
- **Respeto a límites de velocidad:**
  - Vehículo cuenta con marcador de velocidad funcionando.

**Estándares de operación.-**

- **Información al usuario:**
  - Unidad cuenta con sistema de información auditivo inherente a temas de movilidad.
- **Respeto a paradas:**
  - Respeto paradas (Embarca y desembarca pasajeros en lugares autorizados y señalizados).

**a) Actividades de la Jefatura de Fiscalización Fedataria**

- Elaborar mensualmente el cronograma de fiscalización, considerando las unidades y operadoras que constan en el listado emitido por la Secretaría de movilidad.
- Organizar y distribuir los grupos de talento humano para las fiscalizaciones.
- Preparar el material logístico para abastecer al personal de control.
- Consolidar y entregar la información de campo al área de digitación para el procesamiento de la misma.

**b) Actividades de la Supervisión de Fiscalización Fedataria**

- Cumplir de manera estricta la planificación y el cronograma de Fiscalización.
- Asignar personal para la fiscalización de acuerdo a la planificación.
- Entrega de material formularios, tableros, esferográfico, etc.
- Realizar el control y supervisión de las actividades establecidas al personal.
- Recolectar y revisar el trabajo diario del personal operativo
- Realizar la descarga y entrega de los formularios y registros fotográficos a los Asistentes Administrativos encargados de procesar la información.
- Realizar el informe señalando las novedades detectadas.
- Emitir informes mensuales de utilización de recursos y de resultados obtenidos en las fiscalizaciones.

c) Actividades del Fiscalizador Fedatario

- Recibir las disposiciones, y asignación de trabajo.
- Cumplir con la planificación y actividades encomendadas.
- Identificar al Vehículo de transporte público de la ruta asignada.
  - Ascender a la unidad de transporte público, fiscalizar, confirmar, evidenciar y validar el cumplimiento o no de los parámetros establecidos en el plan, en un tramo de recorrido de la ruta asignada a la unidad de transporte público en un tiempo establecido.
  - Terminada la fiscalización el funcionario se acercara y de una manera amable y cortés, saludara y se identificará al conductor, explicara el procedimiento realizando, solicitara al conductor nombre y firma en el formulario, concluirá con la entrega de la copia del mismo.
  - El Fedatario deberá registrar las novedades y observaciones detectadas en el proceso de verificación de cumplimiento o incumplimiento del ICS y generar al menos dos registros fotográficos o un video por cada aspecto incumplido y un registro fotográfico de los documentos habilitantes. El formulario no deberá contener borrones, tachones ni enmendaduras. Donde se evidencie la infracción o incumplimiento.
  - Registro fotográfico que respalden el trabajo realizado.
- Realizar la descarga y entrega de los registros fotográficos al supervisor de grupo.
- Realizar la entrega de los formularios utilizados al supervisor de turno
- Los formularios de trabajo deberán ser llenados con letra clara, imprenta, esferográfico de color azul y deberán tener las respectivas firmas de responsabilidad.

d) Actividades del Asistente Administrativo – Recepción de Registros fotográficos.

1. Recepción de formularios y registros fotográficos de los supervisores de grupo de acuerdo a lo establecido.
2. Archivo de los registros fotográficos por fiscalizador fedatario / fecha / placas y registro municipal.
3. Constatación de la información del formulario de trabajo entregado, por el supervisor de turno.
4. Digitar, sistematizar y elaborar cuadros de reportes diarios, semanales y mensuales.
5. Comunicar a la Jefatura de fedatarios de cualquier novedad que se detecte con respecto a formularios.

Durante los meses de febrero y marzo, correspondientes al primer periodo del Plan el equipo de Fedatarios operó de la siguiente manera:

<b>FISCALIZACIÓN FEDATARIOS</b>	
Horario:	06h00 a 20h00
Días de fiscalización:	Lunes a sábado
Personal de supervisión:	2
Personal operativo:	18
Brigadas de control:	2





Complementariamente se realizan verificaciones de conducción no adecuada, que puedan poner en riesgo la seguridad de los usuarios del transporte público, por ejemplo cambios bruscos de carril, rebasamiento inadecuado, uso indebido de bocinas, entre otros.

### 3) Fiscalización ejes viales (control de velocidad):

Consiste en la constatación, mediante la implementación de tecnología dispuesta para este fin, del cumplimiento de la operación dentro de los límites de velocidad establecidos para el transporte público de pasajeros, para ello se establecieron puntos específicos de control en función de perfilamiento de riesgo y estadística, dichos puntos se alternan con el fin de ampliar el control en la red vial del DMQ.

El trabajo se planificó y se ejecutó mediante un cronograma semanal, para verificar el cumplimiento o no de los límites de velocidad establecidos en la zona urbana, para las unidades de transporte público que es de 40 Km/H.

Este operativo tiene dos puntos de control:

- El primero es el lugar en donde se instala el dispositivo electrónico, el cual es monitoreado por el personal quien está dotado con equipos de comunicación; y, ubicado en una posición estratégica para poder obtener la información de todos los vehículos fiscalizados;
- El segundo se encuentra ubicado a 200 metros aproximadamente del dispositivo, y en el cual el personal equipado con radio comunicación y el PDA, reciben la información de los resultados que arroja el dispositivo electrónico, procede a identificar el vehículo infractor, utilizando las normas de seguridad, detiene la marcha del vehículo, lo ubica en un lugar que no obstaculice la circulación vehicular, inicia el proceso de información al conductor, solicitud de documentos habilitantes del vehículo y conductor, se hace la verificación de la infracción y se inicia uno de dos procesos;
  - a) Si el vehículo está en infracción dentro del rango moderado se aplicará el Art 389, literal 6 del COIP, que establece la reducción de 6 puntos de la licencia de conducir y el 30 % de un salario básico.

El Agente Civil de Tránsito, al verificar el incumplimiento al límite de velocidad emite la citación correspondiente.

- b) Si el vehículo en infracción ha superado el rango moderado se procede de la siguiente manera, se aplicará el Art. 386 inciso 1, numeral 3, que establece la reducción de 10 puntos a la licencia de conducir, detención del conductor por 3 días y un salario básico.

El Agente Civil de Tránsito, al verificar el incumplimiento al límite de velocidad emite la citación correspondiente.

Durante los meses de febrero y marzo, correspondientes al primer período del Plan el equipo de control en vía operó de la siguiente manera:

### FISCALIZACIÓN EJES VIALES (VELOCIDAD)

Horario:	07h00 a 20h00
Días de fiscalización:	Lunes a sábado
Personal de supervisión:	2
Personal operativo:	10
Brigadas de control:	2

#### 4) Fiscalización revisión técnica vehicular:

Los controles de revisión técnica vehicular, se realizan permanentemente de acuerdo a un cronograma mensual, realizando el control de la opacidad mediante el uso del opacímetro y la verificación de la configuración del tubo de escape. El control de las emisiones de gases contaminantes o de opacidad tiene por objeto verificar que éstos no sobrepasen los límites máximos permisibles.

La prueba de Opacidad a vehículos a diésel se realiza mediante la aceleración libre, con una sonda conectada al opacímetro y al tubo de escape, obteniéndose mediciones de absorción durante ciclos de aceleración, dando resultados en porcentaje, que son contrastados en función de lo establecido en la Ordenanza 213, su Reformatoria 159 y la Norma INEN, normativa que define como máximo 60% para vehículos anteriores al año 2000 y el 50 % para vehículos desde el 2000 en adelante.

El equipo responsable de la fiscalización de revisión vehicular, operó de la siguiente manera:

### FISCALIZACIÓN REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR

Horario:	06H30 A 15H00
Días de fiscalización:	Lunes a viernes
Personal de supervisión:	2
Personal operativo:	9
Brigadas de control:	3

#### 5) Atención de peticiones, quejas y reclamos

El procesamiento de peticiones, quejas y reclamos de los usuarios tiene una fase previa de validación, en la que se determina la veracidad de la misma, toda vez que se debe garantizar el debido proceso, a efecto de que la imposición de una sanción no inobserve la normativa vigente.

En este contexto han ingresado 223 denuncias en el mes de marzo del presente año, de las cuales se atendieron 199 que representa el 89%, determinándose que las 24 restantes carecían de fundamento. Para la ejecución de este proceso, se generaron tres grupos motorizados que diariamente con la ayuda de sistemas tecnológicos, atienden los requerimientos de la ciudadanía en un tiempo estimado de 8 horas.



### ATENCIÓN DE DENUNCIAS

Horario:	07H00 A 20H00
Días de fiscalización:	Lunes a sábado
Personal de supervisión:	1
Personal operativo:	6
Brigadas de control:	3
Denuncias atendidas:	199

#### c) Emisión de Informes Técnicos Viables y No Viables

Una vez cumplido el proceso de fiscalización, la información de campo que se hubiere obtenido, es entregada por el responsable de cada grupo o equipo de fiscalización, a la Coordinación de Fiscalización del Transporte Público, sin borrones, tachones ni enmendaduras, dentro de las 24 horas contadas a partir del momento que concluyó la fiscalización correspondiente, verificando que en cada documento consten las firmas de los servidores públicos responsables de la fiscalización y del supervisor. Por excepción, en casos debidamente justificados, presentarán dentro de las 48 horas siguientes de haberse realizado la fiscalización.

Posterior a ello, el Coordinador de Fiscalización de Transporte Público envía la documentación respectiva, a las Unidades de Control Previo donde se verificará que la misma se encuentre completa, en orden y sin enmendaduras e ingresarán los registros documentales en la hoja electrónica diseñada para el efecto, por operadora de transporte y emitirán el reporte con los resultados de la fiscalización efectuada y los documentos justificativos de respaldo.

A continuación, el área de Digitación recibe la documentación verificada y elabora el Informe correspondiente, suscrito por el digitador, el responsable del proceso de sistematización de la información y el Jefe de la Unidad de Transporte Público.

Finalmente, la Coordinación de Fiscalización de Transporte Público revisa y controla que los informes técnicos de valoración de calidad del servicio viables y no viables, cumplan con los requisitos legales y respaldos documentales correspondientes, para su posterior envío a la Coordinación Administrativa Financiera dependiendo del caso, Unidad que dispondrá el pago a quienes cuenten con Informes Técnicos de Valoración de Calidad del Servicio viables. Este proceso se lo ejecuta en el Área de Digitación y Control Documental de la AMT, de acuerdo a la siguiente distribución:

### AREA DE DIGITACION

Horario:	07h00 a 17h00
Días de fiscalización:	Lunes a viernes
Personal de supervisión:	1
Personal administrativo:	24
Personal control previo:	6

### CONTROL DOCUMENTAL Y BASE DE DATOS

Horario:	08h00 a 17h00
Días de fiscalización:	Lunes a viernes
Personal de supervisión:	1
Personal administrativo:	15

#### d) Resultados (febrero y marzo 2018)

Del listado de 2.133 unidades de transporte público de pasajeros, aspirantes al pago, se fiscalizaron 2.027 unidades, de las cuales 1.397 cuentan con informe favorable para el pago (69%), que representa un monto de \$ 2.794.000,00 mientras que 630 (31%) no cumplieron con los requisitos, principalmente debido incumplimiento de indicadores relacionados con servicio al usuario y respeto de paradas detectado en los diversos controles; por otro lado 106 unidades no fueron fiscalizadas dando un total de 736 unidades que no fueron remitidas al pago.

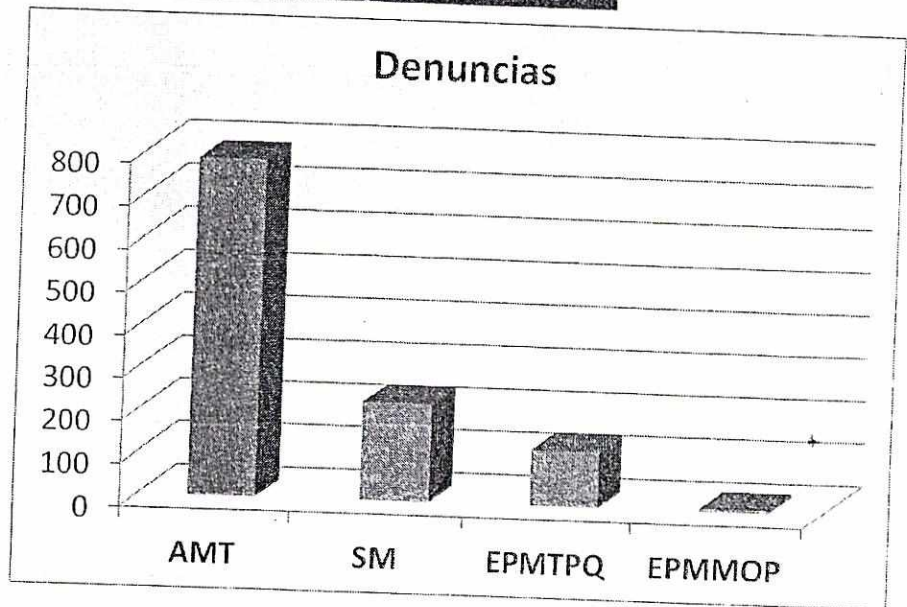
En la actualidad el proceso se encuentra en la Dirección Financiera de la AMT, sin que se haya ejecutado el desembolso a los beneficiarios.

A pesar que se han detenido los pagos a los operadores de buses, las fiscalizaciones operacionales se han seguido realizando por la Secretaría de Movilidad, en su calidad de administrador del sistema de transporte público.

Los resultados obtenidos se muestran en los siguientes cuadros:

### ATENCIÓN A DENUNCIAS EN MOVILIZATE UIO (entre julio de 2017 y enero de 2018)

Dependencia	Denuncias
AMT	786
SM	231
EPMTPQ	132
EPMMOP	8
TOTAL	1157



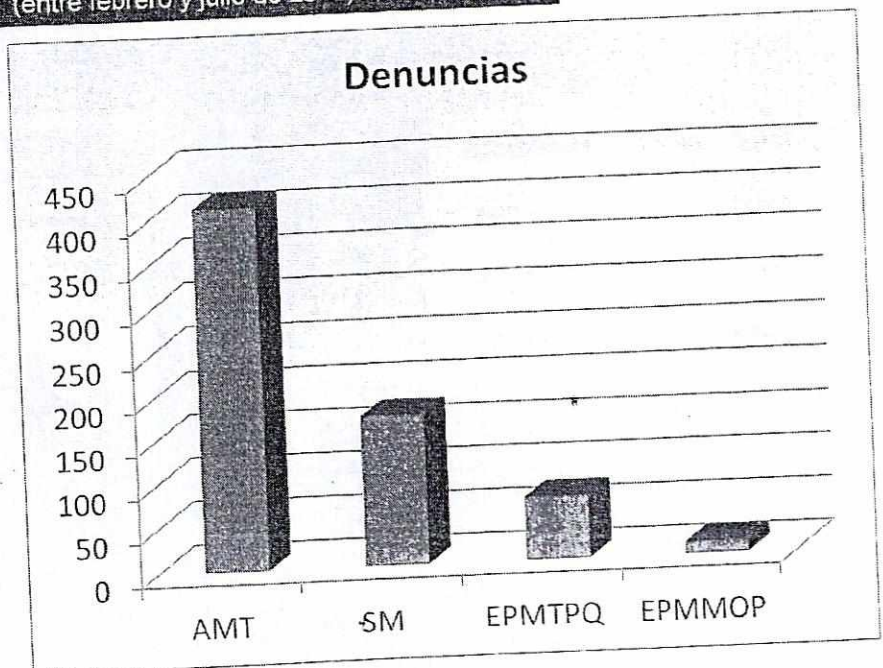


**FISCALIZACIONES OPERACIONALES REALIZADAS POR LA SECRETARIA DE MOVILIDAD (entre julio de 2017 y enero de 2018)**

REFERENCIA	MODALIDAD			TOTALES
	INTRACANTONAL URBANO	INTRACANTONAL COMBINADO	CORREDOR CENTRAL NORTE	
REQUERIMIENTO DMGM	1	1	87	89
REQUERIMIENTO ASESORÍA JURÍDICA	11	1	-	12
COMUNIDAD	1	-	1	2
OTROS (AMT, EPQ, OPERADORAS, ETC.)	13	2	-	15
<b>TOTALES</b>	<b>26</b>	<b>4</b>	<b>88</b>	<b>118</b>

**ATENCIÓN A DENUNCIAS EN MOVILIZATE UIO (entre febrero y julio de 2018)**

Dependencia	Denuncias
AMT	414
SM	172
EPMTPQ	72
EPMMOP	14
<b>TOTAL</b>	<b>672</b>



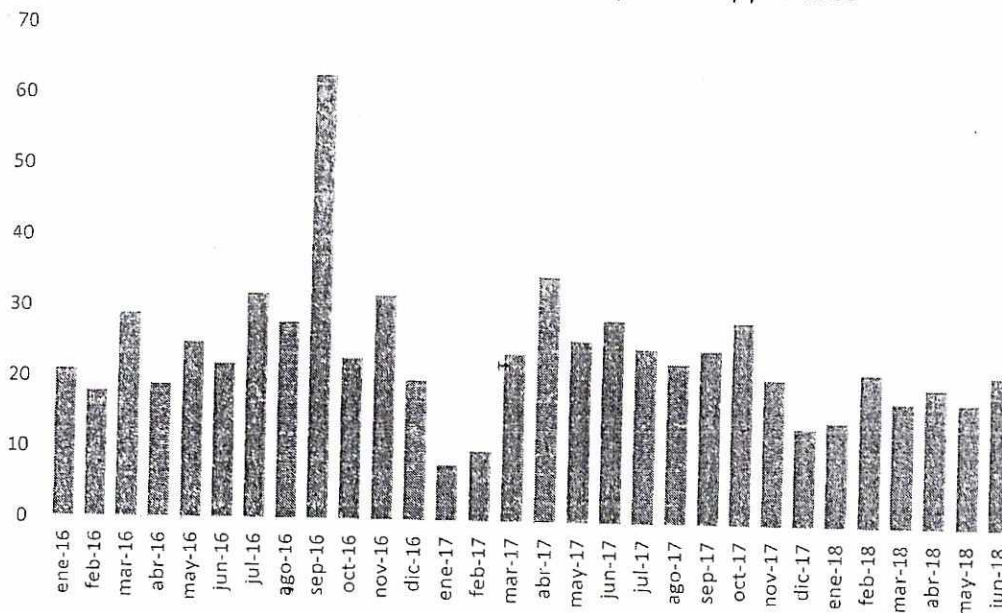
**FISCALIZACIONES OPERACIONALES REALIZADAS POR LA SECRETARIA DE MOVILIDAD (entre febrero y junio de 2018)**

REFERENCIA	MODALIDAD			TOTALES
	INTRACANTONAL URBANO	INTRACANTONAL COMBINADO	CORREDOR CENTRAL NORTE	
REQUERIMIENTO DMGM	1	1	87	89
REQUERIMIENTO ASESORÍA JURÍDICA	11	1	-	12
COMUNIDAD	1	-	1	2
OTROS (AMT, EPQ, OPERADORAS, ETC.)	13	2	-	15
<b>TOTALES</b>	<b>26</b>	<b>4</b>	<b>88</b>	<b>118</b>

**e) Número de cambios de unidad (y de socios y unidades) por mes desde enero 2016 hasta junio 2018**

La gráfica indica la variación de cambios de unidades, y por lo tanto, de la renovación de unidades por buses más nuevos.

Cambios de unidad (y de socio y unidad) por mes





#### D. Recomendación

El artículo 2 de la Resolución No. C089 de 10 de mayo de 2018, estipula:

*Artículo 2.- Disponer la suspensión de la disposición general segunda de la Resolución No. C024 del 8 de febrero de 2018, en lo relacionado a la asignación de recursos no reembolsables hasta que el Concejo conozca el producto de la auditoría externa, en lo que tiene que ver exclusivamente con la resolución C024.*

En observancia de esta disposición, se han suspendido todas las entregas de valores dispuestos por la Resolución No. C024 a los operadores.

Sin embargo, la mencionada auditoría externa no parece tener posibilidad de concretarse, por lo que el plan "Plan de Retribución a la Mejora de la Calidad en la Prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito" establecido en la Resolución No. C024, permanece en estado suspendido de manera indeterminada, con todos los inconvenientes que esto conlleva.

Debido a que mantener el personal, llevar las estadísticas, y realizar todas las actividades necesarias para mantener la organización que pretendemos para las operadoras del DMQ, requiere de inversiones por parte de los operadores, la falta de un ingreso adicional por parte de estos implica que existe un riesgo verdadero ante la posibilidad de perder los adelantos conseguidos en mejora de la organización de las operadoras y de los logros anteriormente expuestos por las mismas. Por ello, resulta recomendable que se levante la suspensión del Plan de Retribución a la Mejora de la Calidad del Servicio de Transporte Público.

Ing. Alfredo León Banderas  
Secretario de Movilidad  
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

Cnl. Julio Puga Mata  
Director General  
Agencia Metropolitana de Tránsito

Anexo fotográfico

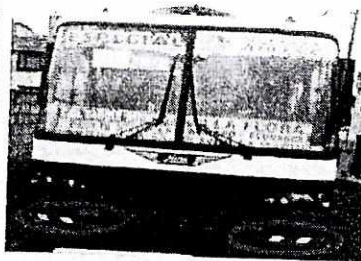
Documentos Habilitantes



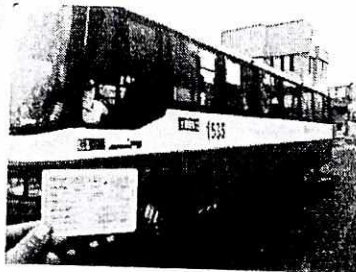
Estado de la Unidad Lateral Derecho



Estado de la Unidad Frontal



Estado de la Unidad Lateral Izquierdo



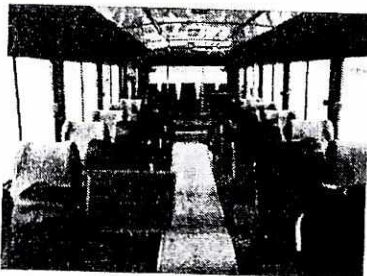
Estado de la Unidad Posterior



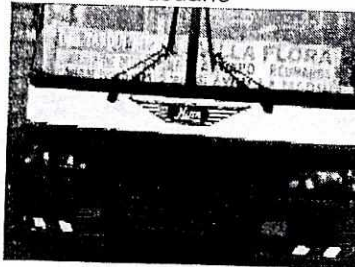
Asientos preferencial



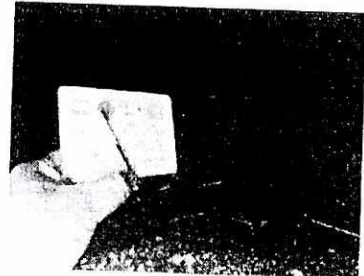
Limpieza interna



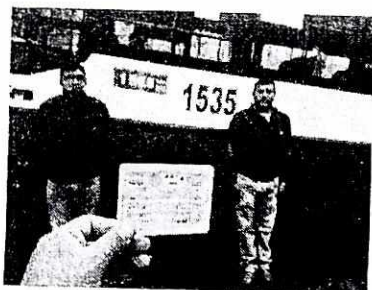
Sistema de información al usuario



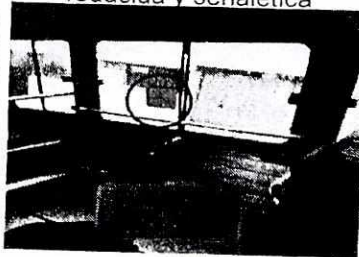
Revisión de neumáticos



Personal operativo uniformado



Espacio adecuado para usuarios con movilidad reducida y señalética



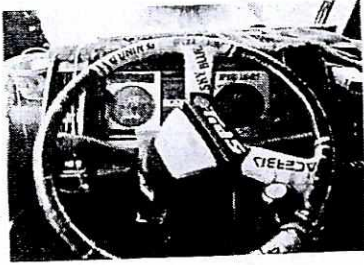
Seguridad al transportar pasajeros (puertas cerradas)



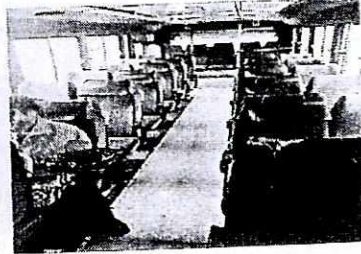
*R*



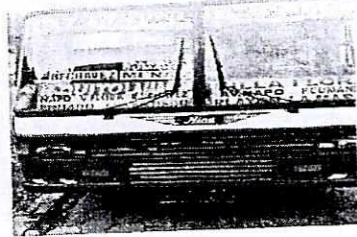
Verificación de odómetro



Límite de capacidad de la unidad



Respeto a paradas



f

# ANEXO 2

R



16 JUL 2018

Quito DM,  
Oficio No. SM- 1278 -2018

Abogada  
Daniela Chacón Arias  
**Concejala Metropolitana**  
**PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD**  
Presente.

**Asunto:** Cronograma del proceso de licitación del Sistema Integrado de Recaudo SIR.

De mi consideración:

En atención al requerimiento formulado en la reunión informativa de la Secretaría de Movilidad con los señores Concejales Metropolitanos el día 10 de julio de 2018, me permito remitirle el cronograma actualizado del proceso de licitación del Sistema Integrado de Recaudo (SIR) y la realización de estudios complementarios relativos a los temas en mención.

Atentamente,

  
Ing. Alfredo León Banderas  
**Secretario de Movilidad**  
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito



SECRETARÍA DE MOVILIDAD	OFICIO: Seta
SECRETARÍA DE MOVILIDAD	FECHA: 17 JUL 2018
	HORA: (15:58)
	FIRMA: [Signature]
SECRETARÍA DE MOVILIDAD	QUITO

Adj. - Cronograma actualizado del proceso de licitación del SIR.

Elaboración:	MNarváz	DPPM	2018/07/16	[Signature]
--------------	---------	------	------------	-------------

f

