

15 AGO 2018
Quito, DM
Oficio No. SM-SD-2018- 1483

2018-124286.
MTOB / 9 de 8

Licenciado
Eddy Sánchez
CONCEJAL METROPOLITANO DE QUITO
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD
Presente.-

Asunto: Entrega de Información Técnica para Comisión de Movilidad

De mi consideración:

En atención las disposiciones emitidas en la reunión de la Comisión de Movilidad de fecha 3 de agosto de 2018, en el sentido de que se revise y se realicen las aclaraciones al Informe Técnico No. SM-DPPM-085-2018 referido al Cumplimiento de las Disposiciones y Transitorias de la Ordenanza Metropolitana 201, adjunto sírvase encontrar el Informe Técnico No. SM-DPPM-090-2018 con los ajustes correspondientes.

Atentamente,

Ing. Alfredo León Banderas
SECRETARIO DE MOVILIDAD
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Adjunto: Informe de Técnico

Acción	Responsable	Unidad	Fecha	Sumilla
Elaboración:	B. Rivera	DESPACHO	2018/08/15	
Aprobación:	A. León	DESPACHO	2018/08/15	

c.c. Abg. Daniela Chacón
Abg. Eduardo del Pozo
MSC. Patricio Ubidia
Abg. Sergio Garnica

QUITO SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO
ALCALDÍA RECEPCIÓN
Fecha: 15 AGO 2018 Hora 15:29
Nº. HOJAS -267-
Recibido por: [Signature] ce.

**INFORME TÉCNICO PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES TRANSITORIAS
DISPUESTAS EN LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 201 DEL AÑO 2018**

1.1 ANTECEDENTES

El Concejo Metropolitano con fecha 8 de febrero del 2018 expide la Ordenanza Metropolitana No. 201 que establece la Política Tarifaria aplicable en el sistema metropolitano de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito.

El artículo No. 5 de dicha Ordenanza señala que la estructura tarifaria será determinada por el Concejo Metropolitano en ejercicio de sus facultades, el mismo que dispondrá el valor por concepto de tarifa, forma de cobro, mecanismos de integración y distribución de los ingresos productos del recaudo.

En las disposiciones transitorias de la Ordenanza citada se encarga a la Secretaría de Movilidad varias acciones tendientes a fortalecer el transporte público de Quito y además a formular la estructura tarifaria, la misma que será puesta en conocimiento del Concejo Metropolitano para su aprobación y promulgación.

A continuación se presenta el informe de avance de dichas transitorias.

1.2 AVANCE DEL CUMPLIMIENTO DE LAS TRANSITORIAS

1.2.1 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.

ACCIONES PREVIAS

La Secretaría de Movilidad ha venido implementado políticas y acciones tendientes a incluir a las personas con discapacidad en la movilidad de la ciudad y específicamente en el transporte público.

Además, para tener un mejor control de las acciones y saber hacia qué grupos debe dirigir su atención prioritaria la Secretaría de Movilidad, en el año 2015, solicitó al Ministerio de Salud Pública, un Informe donde conste el Registro único de personas con discapacidad que existen en la ciudad de Quito. En dicha fecha, la Dirección de Nacional de Discapacidades mediante oficio Nro. MSP-DND-2015-0023-0, de 13 de enero de 2015, informó que existían **43.761 personas con discapacidad, de los cuales, 42.887 se encuentran en el rango de edad mayores de 5 años.**

Esta información sirvió como insumo para definir la Ordenanza Metropolitana No. 054 para la fijación de la tarifa preferencial para personas con discapacidad en el Transporte público de pasajeros en el ámbito Intracantonal Urbano del DMQ, que en su parte resolutive señala lo siguiente: “...se establece en diez centavos de dólar de los Estados Unidos de América (USD. 0,10) la tarifa preferencial que las personas con discapacidad deberán cancelar en la prestación del servicio de transporte público intracantonal urbano y en el Sistema Integrado de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito, incluyendo sus troncales y alimentadores...”

DATOS ACTUALES

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, durante el presente año, de acuerdo a los valores recaudados por el uso del transporte público de las personas con discapacidad, en los corredores administrados por dicha Empresa, determina que la demanda de pasajeros con discapacidad es del 0,59% (4.000 pasajeros día con movilidad reducida) del total de pasajeros que utilizan el subsistema Metrobús-Q (Muestra tomada en Corredores Central Trolebús, Oriental y Suroccidental).

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito en coordinación con el CONADIS, está trabajando en el modelo de gestión que considera prioritariamente los requerimientos de transportación para este tipo de usuarios, tomando en cuenta fundamentalmente los sitios de mayor demanda, las características del vehículo, y demás aspectos técnicos. (Adjunto Oficio No. EPMTQP-GG-974-18 de fecha 30 de julio de 2018, enviado por la Empresa de Pasajeros de Quito).

Bajo esta premisa, es importante mencionar que la flota de la EPMTQP en sus articulados y biarticulados, así como en los alimentadores posee asientos de uso preferencial marcados con un color diferente al resto de los asientos, además, existe un rótulo -o adhesivo- que destaca la prioridad de uso, conforme lo establece el Reglamento Técnico Ecuatoriano - RTE-INEN 038 y la Norma Técnica - NTE-INEN 2205. Todos los buses del SITP tienen espacios preferenciales para las personas que necesitan desplazarse en silla de ruedas, y por ningún motivo estos lugares deben estar ocupados por personas u objetos que obstruyan o cubran el espacio que se ubica cerca de las puertas de desembarque de los pasajeros.

El personal de la EPMTQP de varias Coordinaciones como Fiscalización, Recaudación, Atención al Cliente, Seguridad, Operaciones y Comunicación, al ser áreas que mantienen un contacto directo con los usuarios dentro de las Estaciones y paradas, es capacitado en cuanto a la sensibilización sobre el trato hacia las personas con discapacidad dentro del subsistema Metrobús-Q (corredores BRT), por parte de Talento Humano en coordinación permanente con el CONADIS; se está próximo a iniciar una nueva jornada de capacitación trabajando de la mano con asociaciones como UNÁMONOS con la finalidad de conocer las dificultades que viven día a día las personas con discapacidad, pendientes a generar espacios incluyentes y de fácil acceso.

Actualmente, se cuenta con un protocolo de atención al usuario por parte de los funcionarios de la EPMTQP dentro del cual se consideran instrucciones claras sobre la atención y el trato que se debe dar a usuarios que tienen alguna discapacidad con la finalidad de brindarles una buena experiencia en el uso del subsistema Metrobús-Q; este trabajo de sensibilización se puede evidenciar en el trato que brinda el personal en las diferentes estaciones a las personas con discapacidad en función de hacer su experiencia de movilización, a través del este servicio de transporte, más incluyente.

Adicionalmente, la EPMPQ puso en operación la nueva estación multimodal El Labrador, a partir del mes de junio de 2018, y, a finales del mes de agosto concluirán los trabajos de construcción de rampas de accesibilidad universal, que implica rebajar el alto de las aceras, así como adecuar los espacios de ingreso, salida, cruces y andenes, haciendo de esta nueva terminal un espacio accesible e incluyente para las personas con discapacidad.

En el transporte público convencional no se tiene información de la demanda por parte de las personas con discapacidad. Por el tipo de vehículos, especificados en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE-INEN 2205 vigente, se puede evidenciar que poseen chasis de cama alta, es decir posee huellas y contrahuellas en las gradas de ingreso y salida de los pasajeros, dificultando así el acceso a personas con movilidad reducida.

En la NTE-INEN 2205 se menciona la posibilidad del uso de automotores con cama baja, sin embargo, este tipo de vehículos se ven dificultados de operar en la ciudad de Quito, debido a su topografía.

Como alternativa de solución, se plantea la posibilidad de modificar la normativa, en lo referente al acceso de personas de movilidad reducida en automotores de cama alta, para lo cual la Secretaría de Movilidad solicitará al INEN el inicio del proceso.

1.2.2 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 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.

El 73% de la población del DMQ usa el transporte público como modo preferencial de movilización, por lo que mejorar y ordenar el Sistema de Transporte Público del DMQ, supone realizar mejoras en beneficio de la mayoría de la población. Desarrollar un sistema de transporte adecuado, con buen servicio y que dé cumplimiento a las necesidades de la población, es un eje de acción prioritario de la Municipalidad, que paralelamente busca aumentar el porcentaje de población usuaria del transporte público, en detrimento del uso de vehículo particular.

Estos objetivos se enmarcan en la intención de la Transitoria Segunda de la Ordenanza Metropolitana No. 201, anteriormente mencionada. Atendiendo a sus requerimientos relacionados con la definición de una Estructura Tarifaria, en la cual se pide incluir la forma de integración, cobro, distribución de ingresos por concepto de tarifa, seguridad social de los trabajadores del sistema, así como el respectivo cronograma de implementación, la Secretaría de Movilidad ha determinado que, el cumplimiento de tales requerimientos se debe efectuar en un marco de eficiencia de los servicios de transporte público, para lo cual ha elaborado un **Plan de Mejoramiento del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del DMQ**, el cual

se desarrollará en cuatro (4) fases que están vinculadas directamente con la propuesta de estructura tarifaria.

FORMA DE INTEGRACIÓN DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL DMQ

Previamente a la integración del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ, y en vista que a la fecha los subsistemas de transportes no se encuentran en las condiciones técnicas necesarias para realizar una integración tarifaria, resulta imperante realizar un Fase Previa de fortalecimiento técnico empresarial y operacional con los diferentes operadores. Posteriormente se han definido tres fases de integración, que se deberán cumplir de manera secuencial. Mismas que se detallan a continuación:

Fase Previa (Fase 1): Sin integración de los Subsistemas de Transporte Público existentes actualmente, la cual se subdivide en dos subfases: 1a (Situación Actual), 1b (Mejoramiento laboral y operacional).

Primera Integración (Fase 2): Con integración entre Subsistemas Metrobús-Q y Metro.

Segunda Integración (Fase 3): Con integración entre Subsistemas Metrobús-Q, Metro y Convencional Urbano

Integración Total (Fase 4): Con integración entre Subsistemas Metrobús-Q, Metro, Convencional Urbano y Cable.

Las cuatro fases planteadas se implementarán en un periodo de tres años, que inicia con la aprobación y sanción de la Ordenanza que ampare la Estructura Tarifaria.

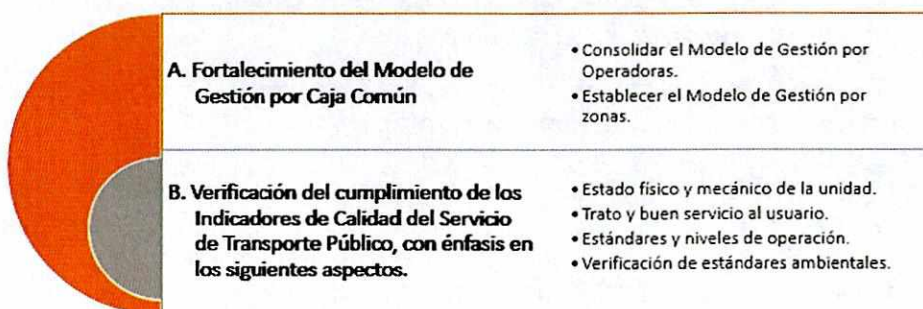
Las condiciones y los detalles de las tarifas se indican a continuación.

Fase Previa (Fase 1)

La Fase Previa (Fase 1) y sus dos subfases, se aprecian en la siguiente figura:

Subfase 1a: Situación Actual.

La primera subfase, conlleva el cumplimiento de las acciones A y B, en el Subsistema Convencional, abajo descritas.



En esta subfase se ha considerado poner énfasis en el cumplimiento de manera estricta, de los siguientes indicadores:

- Horarios de servicio
- Frecuencias diarias y horarios.
- Ruta establecida
- Embarque y desembarque de pasajeros en paradas.
- Velocidad de circulación


La forma efectiva de cumplimiento de estos indicadores se realizará a través de las siguientes acciones, tomadas en cuenta como medidas de verificación:

- Representantes de los barrios final-inicio de rutas.
- Reportes/denuncias por app Movilízate UIO.
- Fiscalización AMT

Esta subfase se implementará a partir de la aprobación y sanción de la Ordenanza de la Estructura Tarifaria.

Subfase 1b: Mejoramiento Laboral y Operacional

La segunda subfase, conlleva el cumplimiento de las acciones A, B, C Y D, en Subsistema Convencional abajo descritas.



A. Cumplimiento de normativa laboral del personal de las operadoras.	<ul style="list-style-type: none"> • Afiliación al IESS de todo el personal de las operadoras. • Jornadas laborales de 8 horas • 2,2 choferes y 2,2 ayudantes por bus.
B. Fortalecimiento del Modelo de Gestión por Caja Común.	<ul style="list-style-type: none"> • Consolidar el Modelo de Gestión por Operadoras. • Establecer el Modelo de Gestión por zonas.
C. Cumplimiento de Indicadores de Calidad del Servicio de TP, con énfasis en los siguientes aspectos.	<ul style="list-style-type: none"> • Estado físico y mecánico de la unidad. • Trato y buen servicio al usuario. • Estándares y niveles de operación. • Verificación de estándares ambientales.
D. Implementación de los sistemas inteligentes de transporte.	<ul style="list-style-type: none"> • A corto plazo: Instalación de contadores de pasajeros, medidores de velocidad y sistemas propios de cada Operadora, para mejorar la operación.

La Fase 1b, se identifica por la incorporación de las mejoras laborales y operacionales en el subsistema de transporte convencional, lo cual redundará en beneficio directo de los usuarios. La Secretaría de Movilidad establecerá un Protocolo de Verificación de cumplimiento de los indicadores descritos a continuación. El plazo establecido para el efecto será de 8 meses a partir de la aprobación y sanción de la Ordenanza de la Estructura Tarifaria.

Los indicadores principales a cumplirse son:

- Horarios de servicio
- Frecuencias diarias y horarios
- Ruta establecida
- Embarque y desembarque de pasajeros en paradas.
- Velocidad de circulación.
- Horarios de personal

- Afiliación de personal al IESS

Las medidas de verificación son:

- Representantes de los barrios final-inicio de rutas.
- Reportes/denuncias por app Movilízate UIO.
- Fiscalización AMT
- Documentación del IESS.

Por su parte, la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, ha definido un Plan de optimización y eficiencia que contempla las siguientes acciones:

- Reestructura del modelo de contratación de la alimentación.
 - Mejoramiento de la infraestructura mediante mejor organización de la gestión y modelo de inversión privada.
 - Incorporación tecnológica para el control de la operación e información al usuario.
 - Modernización de la flota y optimización de la operación.
 - Estrategia de cambio cultural de personal de la empresa y de usuarios mediante difusión y aplicación de buenas prácticas.
 - Optimización estructura empresarial.
 - Evaluación financiera de las medidas adoptadas.
-
- Reestructura operativa en función del metro
 - Sistema de información al usuario
 - Estrategia de cambio cultural de personal de la empresa y de usuarios mediante difusión y aplicación de buenas prácticas.
 - Optimización de estructura empresarial (etapa II).
 - Comportamiento financiero de las medidas adoptadas.

Medidas a largo plazo (18 meses):

- Manejo óptimo de la flota mediante sistemas tecnológicos
- Funcionamiento del sistema de Recaudo Electrónico
- Estrategia de cambio cultural de personal de la empresa y de usuarios mediante difusión y aplicación de buenas prácticas.
- Punto de equilibrio financiero.

La verificación del cumplimiento del proceso de optimización del subsistema Metrobús-Q, a cargo de la Empresa de Pasajeros (EPMTPQ) conjuntamente con la Secretaría de Movilidad, tendrá su propio sistema de fiscalización que le permitirá ir evaluando su implementación.

Acciones previas a las Fases de Integración

El Plan de Mejoramiento propuesto para el transporte público del DMQ incluye la contratación e implementación del Sistema Integrado de Recaudo (SIR), la Norma Técnica o Norma Quito, marco para las acciones a desarrollarse en integración en los próximos años en la ciudad, incluyendo medios de pago; y, la creación de la Autoridad Única de Transporte, ente especializado, que administrará, regulará y gestionará todo lo concerniente al transporte público de pasajeros en el DMQ. Estos procesos incluyen la realización de las siguientes actividades, las cuales se encuentran en curso:

- Definición del plan operacional de integración entre las líneas del Metrobús-Q y Primera Línea del Metro de Quito;
- Metodología de revisión de las tarifas del sistema de transporte público del DMQ;
- Determinación de fórmulas de distribución de ingresos a los distintos operadores del sistema integrado de transporte público de pasajeros del DMQ;
- Acompañamiento en el proceso de licitación para la implementación, operación y mantenimiento del sistema integrado de recaudo en el subsistema Metrobús-Q.
- Definición de la estructura del Medio de Pago – Tarjeta sin contacto (Norma Técnica).
- Creación de la estructura organizacional de la nueva Autoridad de Transporte.

Primera Integración (Fase 2)

En esta fase, se integrarán los subsistemas Metrobús-Q (Corredores BRT) y la Primera Línea de Metro. En esta fase se implementará el Sistema de Recaudo para los dos subsistemas, anteriormente mencionados, así como, la incorporación de la Central de Recaudo Global del Sistema Integrado de Transporte, plataforma tecnológica que permitirá la integración del resto de subsistemas existentes, basados en la Norma Técnica. Esta fase se iniciará cuando inicie la operación de la Primera Línea del Metro, prevista para octubre de 2019.

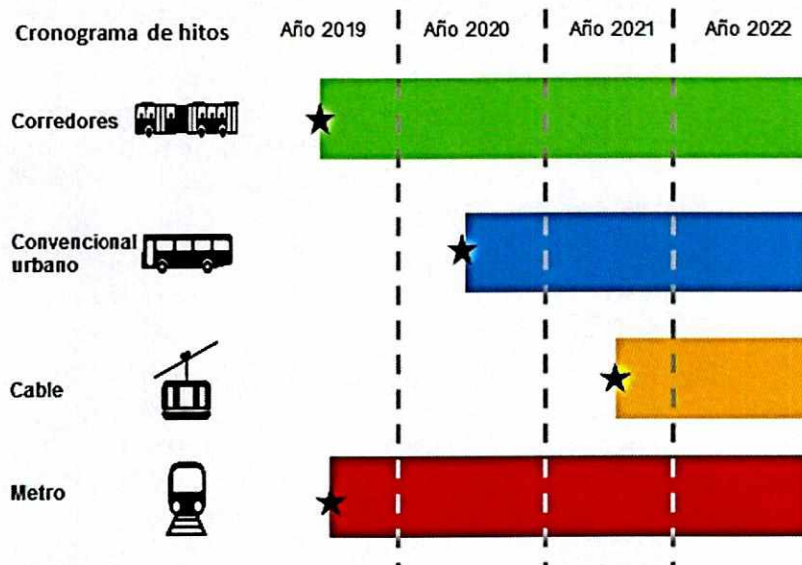
Segunda Integración (Fase 3)

En esta fase, se incorporará al Sistema Integrado de Transporte Público de Quito, el Subsistema Convencional, con lo cual en esta fase tendríamos integrados todos los subsistemas, salvo el Proyecto de la Primera Línea de Cables. Esta etapa, se prevé que tenga inicio en el mes de octubre de 2020. Durante este periodo se aplicará la reestructuración de rutas del Subsistema Convencional Urbano.

Integración Total (Fase 4)

En este último periodo de integración, se incorporará la Primera Línea de Cables, cuya puesta en operación se prevé para finales de 2021. Llegado este momento, la Autoridad de Transporte estará administrando y gestionando el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito.

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



Fuente: elaboración propia

★ Recomendación para la integración del subsistema

CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE INTEGRACIÓN.

Tras la descripción de las fases de integración, en este apartado se presenta un cronograma que resume el escenario de tiempo del proceso de integración de los diferentes subsistemas del transporte público de Quito.

CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE RECAUDO																	
FASES DE INTEGRACIÓN	2018					2019				2020				2021			
	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	1r. trim.	2d. trim.	3r. trim.	4t. trim.	1r. trim.	2d. trim.	3r. trim.	4t. trim.	1r. trim.	2d. trim.	3r. trim.	4t. trim.
Fase previa (Fase 1 a)																	
Fase previa (Fase 1 b)																	
Primera Integración (Fase 2)																	
Segunda Integración (Fase 3)																	
Integración Total (Fase 4)																	

La ejecución del presente cronograma está sujeta al cumplimiento de los hitos fundamentales definidos en las fases 2 y 4, es decir la puesta en operación de la Primera Línea de Metro y la Primera Línea de Cables.

ESTRUCTURA TARIFARIA (COBRO) PARA EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DE QUITO

La estructura tarifaria tiene relación directa con las fases definidas en el Plan de Mejoramiento del Transporte Público, por lo que la referencia de su aplicación será concordante con las mismas y se estructura en dos partes bien definidas:

- Tarifas propuestas en el período sin integración entre los diferentes subsistemas; y,
- Tarifas propuestas en las condiciones de integración de los cuatro subsistemas de transporte.

Cálculo de la tarifa para el Transporte Intracantonal Urbano, situación actual 2018 – Fase 1a.

Condiciones definidas para el cálculo en la situación actual de operación

Las condiciones finales establecidas 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+5¹, 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	1,12	1,12	1,12

El costo total es USD 2050

- 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, que representa el 7 % de los costos operacionales.

- 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.

Cálculo del valor 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:

¹ Valor asignado para alimentación diaria.

DEMANDA TOTAL CONVENCIONAL URBANO FLOTA OPERATIVA TOTAL CONVENCIONAL URBANO (a julio 2018 - excluye alimentadores)	1.602.692	pas/bus/día (dato de la consultoría de actualización de la demanda)	
PAS/BUS/DÍA (Actualizada a junio 2018)	1.612	unidades	
DIAS CONSIDERADOS PARA DEMANDA	994		ACTUAL
TARIFA TÉCNICA ACTUAL	26,42		994
COMPLETA	0,224		12
REDUCIDA	25		386
INGRESOS POR DÍA CON TARIFA TÉCNICA ACTUAL 0,224	\$ 222,71		26,42
INGRESOS MENSUALES	\$ 5.883,9		80%
			20%

TARIFA TÉCNICA

0,263

TARIFAS PROPUESTAS AL USUARIO

TARIFA COMPLETA 80%
TARIFA REDUCIDA 20%

PROPUESTA	
0,30	TARIFA EQUIVALENTE
0,12	0,27

INGRESOS POR DÍA CON TARIFA TÉCNICA	\$ 261,48
INGRESOS MENSUALES	\$ 6.908,34
INGRESOS POR BUS-DÍA CON TARIFA EQUIVALENTE 0,27	\$ 268,38
INGRESOS MENSUALES	\$ 7.090,60

14

Situación del Subsistema Metrobús-Q , 2018– fase 1a

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTPQ), ha realizado un estudio de la situación financiera de la Empresa, y por ende, de los corredores que conforman el Subsistema Metrobús-Q.

Su análisis determina que con las tarifas propuestas para el subsistema convencional, Fase 1a, es necesario que el Municipio subsidie a la Empresa los valores que se detallan en el siguiente cuadro.

Escenarios	Aporte total requerido de Municipio
Tarifa de 0,30 / 0,12 / 0,10 sin financiamiento de flota.	- 42.979.089,17
Tarifa de 0,30 / 0,12 / 0,10 con financiamiento de flota.	- 51.303.642,77

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, en las consideraciones de la situación actual.

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.

Cálculo de la tarifa para el Transporte Intracantonal Urbano Convencional mejorando las condiciones laborales y operacionales y sin integración - 2019 Fase 1b

Condiciones definidas para el cálculo

La situación operacional para el cálculo de la tarifa en este escenario considera las siguientes condiciones:

- Con implementación del SIT-Q (sistemas inteligentes de transporte).
- Con pago de utilidades o beneficios de ley.
- Con afiliación al IESS de todo el personal.
- 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 8 horas.
- Número de días de trabajo al mes: 26.
- Remuneración de conductores de acuerdo a la tabla salarial vigente.
- 100% afiliación al IESS.

- 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, (188 USD por bus).

- 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

- Menor al 5% 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.

Cálculo del valor 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:

DEMANDA TOTAL CONVENCIONAL URBANO	1.602.692	pas/bus/día (dato de la consultoría de actualización de la demanda)	ACTUAL
FLOTA OPERATIVA TOTAL CONVENCIONAL URBANO (a julio 2018 - excluye alimentadores)	1.612	unidades	994
PAS/BUS/DÍA (Actualizada a junio 2018)	994		12
DIAS CONSIDERADOS PARA DEMANDA	26,42	SUPUESTOS DEL MODELO	386
		DEMANDA BUS DÍA	26,42
		IVA	80%
		SBU	20%
		DÍAS PARA DEMANDA	
		% TARIFA COMPLETA	
		% TARIFA REDUCIDA	

TARIFA RESULTANTE TÉCNICA 0,34

TARIFAS PROPUESTAS AL USUARIO

TARIFA COMPLETA
TARIFA REDUCIDA

80 %	0,38
20 %	0,19

INGRESOS POR DÍA CON TARIFA TÉCNICA 0,34
INGRESOS MENSUALES

\$ 338
\$ 8.929

Situación del Subsistema Metrobús-Q, 2019 – fase 1b

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTPQ), ha realizado un estudio de la situación financiera de la Empresa, y por ende, de los corredores que conforman el Subsistema Metrobús-Q.

Su análisis determina que con las tarifas propuestas para el subsistema convencional, Fase 1b, es necesario que el Municipio subsidie a la Empresa los valores que se detallan en el siguiente cuadro.

Escenarios	Aporte total requerido de Municipio
Tarifa de 0,38 / 0,19 / 0,10 sin financiamiento de flota.	- 32.593.550,06
Tarifa de 0,38 / 0,19 / 0,10 con financiamiento de flota.	- 40.918.103,66

Conclusión

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

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTPQ) deberá continuar recibiendo el apoyo económico de la Municipalidad, para aplicar la tarifa descrita. Teniendo en cuenta que esta tarifa, disminuye el déficit financiero y por tanto el subsidio, debe señalarse que el equilibrio económico se logrará con la fase de integración tarifaria.

CÁLCULO DE LA TARIFA INTEGRADA PARA EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DE LA CIUDAD DE QUITO

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 Recaudo 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.

Condiciones generales para el cálculo.

La situación operacional para el cálculo de las tarifas en los tres escenarios considera las siguientes condiciones:

- Con implementación del SIT-Q (sistemas inteligentes de transporte).
- Con pago de utilidades o beneficios de ley, en lo que corresponda, de acuerdo a si el operador es ente privado o ente público.
- Con afiliación al IESS de todo el personal.
- Con pago de los impuestos que la ley determina.
- Con integración tarifaria de acuerdo a los escenarios planteados.

Condiciones particulares para el cálculo

Metro de Quito

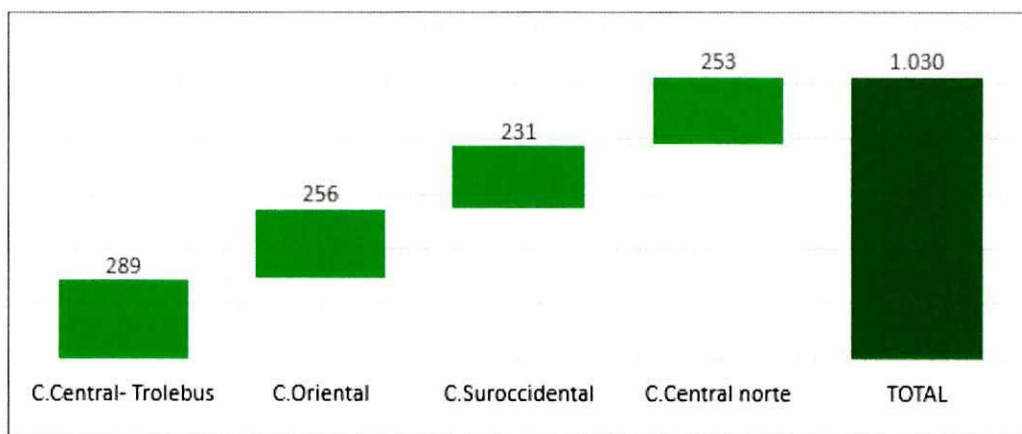
La Primera Línea del Metro de Quito, que corresponde a un eje longitudinal de 22 km que se extiende desde la Estación Quitumbe en el sur de la ciudad, hasta la estación El Labrador en la zona norte. El subsistema iniciaría operación en el año 2019 y contaría con una demanda estimada de 453 mil pasajeros en día laborable. La estructura de costos del sistema está conformada por los costos operacionales que incluyen:

- El mantenimiento del material rodante, instalaciones y obras menores ejecutadas en estaciones e infraestructura que representa el 27,72% del costo anual de operación.
- El consumo de energía eléctrica de tracción de los trenes; así como, el que demanden los equipos e iluminación en estaciones, el Centro de Control y Talleres. El costo de energía representa el 13,40% del costo anual de operación.
- El personal de administración y operación del concesionario responsable de la operación que representa el 26,55% del costo de operación anual; así como, el personal de la EPMMQ requerido para realizar la supervisión del contrato de concesión. En ambos casos se incluyen las cargas prestacionales asociadas.
- Los seguros sobre el material rodante y la infraestructura, tomando como referencia el programa de la EPMTTP, la participación de los seguros sería de un 10,12% de los costos de operación anuales.
- Los impuestos que deberá cubrir el concesionario y que incluyen IVA, aranceles, impuesto a la renta y la distribución de utilidades a los empleados y que suman 9,19% de los costos de operación anuales.
- El costo del Sistema Integrado de Recaudo, simulado bajo dos escenarios. El primero donde la operación estaría a cargo de un concesionario privado del SITP-Q y el segundo donde el concesionario operador del Metro asumiría la operación del recaudo.
- Los gastos de administración, representan un 1,86% de los costos de operación del concesionario.
- Rentabilidad del operador y costos de financiación.

Metrobús-Q

El Metrobús-Q, está compuesto actualmente por cinco corredores, cuatro bajo la administración de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTPQ): Central Trolebús, Nororiental-Ecovía, Suroriental y Suroccidental; y el corredor Central Norte concesionado a operadores privados. La estructura de costos se analizó para cada corredor en sus componentes troncal y de alimentación, y para escenarios futuros de reconfiguración de la flota.

Teniendo en cuenta el desempeño de la operación troncal, en donde se realizaron en 2016 cerca de 1 millón de viajes en día laborable. Se emplearon los siguientes supuestos de demanda en día laborable para el 2017, (en miles de viajes):



Los corredores Ecovía y Suroriental son combinados en un corredor denominado "Oriental", esto con el fin de producir indicadores acordes a una operación que comparte servicios y cuya información base de demanda y kilometraje se obtuvo de forma unificada.

Como se mencionó anteriormente, la demanda se estimó con base en los resultados de 2016, y adicionalmente se incorporó para escenarios futuros el impacto de la reconfiguración de flota troncal de este sub-sistema con base en información provista por la EPMTPQ.

Considerando las modificaciones en la flota de este subsistema y características de su operación, se estableció su estructura de costos operacionales que incluye:

- Vehículo, considerando en cada caso la configuración de flota a aplicar, se define una remuneración por tipología de vehículo (trolebús, articulado, biarticulado, y bus tipo) que depende de variables como la tecnología del vehículo (Eurorating), la antigüedad de la flota existente, los precios de reposición a nuevo, la vida útil, entre otros. Se estima que tiene una participación del 9,81% en el total del costo operacional.
- Combustible o energía, de acuerdo a las características de los vehículos y su kilometraje recorrido se establece el costo del consumo energético por tipología, es decir galones de diésel o kwh para el caso de los trolebuses. Se estima que tiene una participación del 9,76% en el total del costo operacional.
- Mantenimiento, considerando el costo de actividades de mantenimiento preventivo y correctivo para cada tipología de vehículo, que toma las siguientes clasificaciones: carrocería, mantenimiento eléctrico, mantenimiento mecánico,

neumáticos, y aceites y filtros. Esto para un total de cuarenta actividades de mantenimiento cuyo costo representa el 17,61% del costo operacional.

- Sistema inteligente de transporte público de Quito (SITP-Q), que incluye el sistema de recaudo (SIR), sistema de apoyo a la explotación (SAE), e información al usuario (SIU), cuyo valor representa el 10,53% del costo operacional.
- Personal directo e indirecto, que incluye para el personal directo el personal de conducción asociado a la flota, y para el personal indirecto el personal de administración y operación, considerando para ambos grupos las particularidades de la contratación de los sectores público y privado. Este costo representa el 35,49% del costo operacional.
- Seguros e impuestos, los seguros fueron estimados con base en información del programa de seguros de la EPMTQ que incluye las siguientes pólizas: equipo y maquinaria, vehículos auxiliares, incendio y líneas aliadas, equipo electrónico, robo y/o asalto/hurto, responsabilidad civil, fidelidad, dinero y valores, y transporte interno de valores. Para los impuestos de la operación privada se consideran IVA, participación de empleados en utilidades, e impuesto a la renta. La participación de seguros e impuestos en el costo operacional es de 5,16%.
- Gastos de administración, diferenciando los valores y rubros a incluir para la EPMTQ y los operadores privados, que pesan el 6,72% del costo operacional.
- Rentabilidad del operador, una vez se estiman los costos del operador del subsistema se incorpora la rentabilidad del capital que representa el 4,94% del costo operacional.

Convencional

Las consideraciones para el análisis de la tarifa integrada, son las mismas que fueron tomadas en cuenta para el análisis de la tarifa del sistema Convencional, anotadas anteriormente, para la subfase 1b.

Primera Línea de Quito Cables

La primera línea de Quito Cables, con una extensión de 3,8 km desde la estación Jaime Roldós hasta la estación la Ofelia donde se podrá integrar con el servicio de BRT del Corredor Central Norte. El subsistema se complementará con 6 rutas de alimentación que trasladarán los pasajeros de barrios cercanos hasta las estaciones del Cable. La demanda estimada para el año de inicio de operación es de 28 mil pasajeros en día laborable de acuerdo a información suministrada por la EPMMOP. La estructura de costos para el concesionario del Cable incluye los siguientes componentes:

- Personal, que incluye personal administrativo y operacional provisto por el operador del subsistema, con una participación del 16% del costo operacional anual.
- Energía, que considera el consumo de energía eléctrica que requiere el subsistema tanto para el sistema motriz como para las cuatro estaciones que componen la primera línea, se estima este costo representará el 11% de los costos de operación anuales.

- Limpieza, que incluye el aseo de estaciones y cabinas, cuyo valor representa el 5% del costo de operación anual.
- Alimentación, el subsistema requeriría más de un millón de kilómetros para aproximar demanda a las estaciones con minibuses, el costo de este servicio se estima en 45% de los costos de operación anuales.
- Seguros e impuestos, valor calculado empleando para los seguros las tasas del programa de seguros de la EPMTT. Para los impuestos se aplica: IVA, aranceles, impuesto a la renta y la distribución de utilidades a los empleados. Estos dos rubros representan el 13% de los costos de operación anuales.
- Gastos de administración, se consideran servicios de agua, vigilancia, conectividad, telefonía y un rubro de gastos diversos que pesan el 10% de los costos de operación del subsistema.

TIPOS DE TARIFA

Alternativa con Tarifa Plana o Única

Las tarifas planas que fueron calculadas en el año 2016 han sido proyectadas para los años 2019, 2020 y 2021, considerando los incrementos por inflación, las cuales se proponen aplicar para la operación integrada en las tres fases de integración analizadas (Fases 2, 3 y 4). También se ha considerado que estas tarifas se aplican dentro de una ventana de tiempo, correspondiente a un período de 90 minutos, que equivale a la duración promedio de un viaje calculado sobre el tiempo necesario para un desplazamiento completo de un usuario, tomando en cuenta las transferencias efectuadas. Los valores resultantes son los siguientes:

FASE 2	2019
Tarifa Técnica	0,404
Tarifa al Usuario Completa	0,45
Tarifa al Usuario Reducida	0,22

FASE 3	2020
Tarifa Técnica	0,53
Tarifa al Usuario Completa	0,59
Tarifa al Usuario Reducida	0,29

FASE 4	2021
Tarifa Técnica	0,548
Tarifa al Usuario Completa	0,61
Tarifa al Usuario Reducida	0,29

Alternativa de Tarifa Variable por etapas o por transferencia

Para las Fases 2 Integración Metro y Metrobús-Q) y 3 (Metro, Metrobús-Q y Convencional) bajo un esquema de tarifa con pago por transferencia, se propone una tarifa de USD 0,47 en la primera validación que se realice en cualquiera de los subsistemas indicados en el cuadro anterior; y un pago de USD 0,26 por transferencia entre subsistemas, siempre y cuando se realice dentro de la ventana de tiempo establecida de 90 minutos.

Al considerar una alternativa de tarifas por cada uno de los subsistemas utilizados con una penalización por transferencia; los valores resultantes son los siguientes:

TIPO DE VIAJE	METRO	METROBÚS	CONVENCIONAL
Viaje Sencillo (mono operador)	0,47	0,47	0,47
Costo por transferencia (No. transferencias Multioperador, con ventana de tiempo)	0,26	0,26	0,26
Tarifa total	0,73	0,73	0,73

Para la Fase 4, en donde se integran todos los subsistemas: Metro, Metrobús-Q, Convencional y Cable, se propone las tarifas que se muestran en la siguiente tabla:

TIPO DE VIAJE	METRO	METROBÚS	CONVENCIONAL	CABLE
Viaje Sencillo (mono operador)	0,48	0,48	0,48	0,48
Costo por transferencia (N transferencias_Multi operador, con ventana de tiempo)	0,26	0,26	0,26	0,26
Tarifa total	0,74	0,74	0,74	0,74

El incremento en un centavo de dólar, se debe a temas relacionados con la inflación, ya que esta Fase se implantaría en el 2021.

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 subsidio a la operación, cumpliendo los escenarios de integración considerados.

Los subsistemas Metro y Quito 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 los requerimientos, fuentes y formas de financiamiento para estos fines.

La Secretaría de Movilidad, recomienda la aplicación de tarifas con cobro adicional por transferencia, por las siguientes consideraciones:

- Transparenta los costos operacionales por Subsistema.
- El 70% de la población realiza sus desplazamientos en transporte público en una sola etapa, es decir sin transferencia.

- El 30%, actualmente utiliza una o más transferencias para realizar su viaje.

En el caso de la fase de integración No. 2, las tarifas sugeridas son consideradas solo para los subsistemas PLMQ y Metrobús-Q, el subsistema Convencional mantendrá su propia tarifa.

Es necesario aclarar que, los valores de tarifa de las fases de integración (2, 3 y 4) son las tarifas al usuario, valores que no corresponden a la remuneración de la operación de cada uno de los subsistemas. La redistribución de ingresos se establecerá según las fórmulas que se definirán al efecto.

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

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 desarrollar 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 Conteo 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.

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 Píntag, cuyos operadores solicitaron un tratamiento especial (una tarifa superior) por las condiciones particulares del caso.

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 las tarifas en un 20 %.

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, consta en el Anexo II del presente Informe.

1.2.3 Disposición Transitoria Tercera

En el plazo máximo de noventa (90) días, contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, la Secretaría de Movilidad informará a los Operadores de Transporte Público de Pasajeros del Subsistema de Transporte Convencional, las entidades autorizadas a brindar la capacitación a los conductores y/o conductoras para la obtención del certificado de capacitación, que garantice el mejoramiento de los estándares de conducción en el DMQ.

Para el efecto, se establecerán plazos y cronogramas para dar inicio a la capacitación de todos los conductores y conductoras contratados por las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio, en un plazo no menor de ciento ochenta días (180), contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, como un requisito administrativo previo a su habilitación como conductor de transporte de pasajeros en el Distrito.

La Secretaría de Movilidad, en calidad de Administradora del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, será además la entidad responsable de validar los programas de capacitación dirigidos al personal administrativo y operativo de las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio y verificará el cumplimiento de los planes de capacitación propuestos, los mismos que se llevarán a cabo de manera obligatoria permanente y continua, en los términos previstos en el Anexo Técnico que forma parte integrante de la presente Resolución.

Para el cumplimiento cabal de esta disposición transitoria, la Secretaría de Movilidad preparó un temario para lograr mejorar los estándares de conducción de los conductores del transporte público del DMQ, teniendo en mente el gran objetivo que es la ciudad de Quito y sus habitantes, sean estos usuarios o no del transporte público.

Este temario fue enviado a las instituciones autorizadas por la ANT para capacitar y formar conductores a fin de que en base a él presenten a la Secretaría de Movilidad las propuestas de capacitación para que sean validadas por el administrador del sistema de transporte del DMQ y posteriormente referenciar a todas las operadoras de transporte los institutos seleccionados por la Secretaría de Movilidad, a fin de que obligatoriamente sus conductores sean capacitados de manera continua.

La supervisión de esta capacitación estará a cargo de esta Secretaría.

A continuación se presenta el Temario propuesto considerando como base los términos establecidos en el Anexo Técnico de la Ordenanza No. 201.

CAPACITACIÓN A LOS CONDUCTORES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DEL MDMQ.

OBJETIVOS GENERALES

- Capacitar a los conductores en servicio en base a las normativas de tránsito vigentes.
- Fomentar la conducción responsable y el transporte seguro.
- Incentivar el buen trato y la calidad en la prestación de los servicios de transporte público.
- Promover la conducción del transporte público, como una la actividad profesional, selectiva y eficiente.
- Concienciar sobre la necesidad de prevenir los accidentes de tránsito
- Contribuir al mejoramiento de la calidad de vida, a través de un mejor servicio.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Proveer de educación vial a los conductores de transporte público
- Certificar y habilitar al conductor como profesional apto para ejercer sus funciones dentro del área del transporte público de pasajeros del DMQ.
- Crear, organizar y promover la capacitación integral de todos los conductores que se desempeñan en el área del transporte público de pasajeros del DMQ
- Crear una base de datos de conductores de transporte público aptos/responsables en el DMQ

TEMARIO BÁSICO A CONSIDERAR

Pasos previos para tomar el volante

- ✓ Inspección del estado general del vehículo
- ✓ Estado del clima en origen, ruta y destino

Comportamiento al volante

- ✓ Arrancar el vehículo
- ✓ Aceleradas/Frenados suaves (sin sobresaltos para los usuarios del transporte)
- ✓ Conducir de manera tranquila y sin distracciones externas
- ✓ Posición y actitud corporal al conducir

Zonas de trabajo

- ✓ Explorar lo que sucede alrededor para anticiparse a los problemas a fin de evitar frenados o movimientos de último momento
- ✓ Comportamiento en intersecciones
- ✓ Usuarios vulnerables
- ✓ Vehículos de emergencia

- ✓ Peatones
- ✓ Niños en zonas escolares
- ✓ Ciclistas
- ✓ Motocicletas
- ✓ Mantener la distancia
- ✓ Detenerse para recoger o dejar pasajeros
- ✓ Pasar a otros vehículos en la vía

Giros

- ✓ A la izquierda
- ✓ A la derecha
- ✓ Giros en carriles múltiples
- ✓ Los giros y las bicicletas

Lo que no se debe hacer al conducir

La conducción en calzada mojada

Conductores agresivos

Comportamientos que pueden causar problemas

- ✓ Bloqueo de carril
- ✓ Seguir de cerca a otros vehículos
- ✓ Uso del pito
- ✓ Estacionamiento

Distracciones de los conductores

- ✓ Marcar números o hablar por un teléfono celular
- ✓ Ajustar la radio, disco compacto o los controles de aire acondicionado
- ✓ Usar el tablero de control
- ✓ Arreglo personal (afeitarse, maquillarse, peinarse, etc.)
- ✓ Hablar con los pasajeros
- ✓ Atender niños o mascotas en el vehículo
- ✓ Comer, beber o fumar
- ✓ Leer o mirar mensajes en el celular
- ✓ Levantar algo o tratar de alcanzar algo en el vehículo

Normas de conducción

- ✓ Límites de velocidad
- ✓ Derecho de paso
- ✓ Rotondas, glorietas, intersecciones circulares
- ✓ Vueltas en U
- ✓ Estacionamiento
- ✓ Luces

Salud y emociones

- ✓ El estado de salud en la conducción
- ✓ Entorno familiar
- ✓ El alcohol y las drogas al volante

Accidentes de tránsito

Listado de Instituciones invitadas por la Secretaría de Movilidad a presentar propuestas de capacitación

INSTITUCIÓN	OFICIO No.	FECHA
SF Transit (Movilis)	SM-SD-2018-1433	8 agosto 2018
Driving School	SM-SD-2018-1434	8 agosto 2018
Instituto Superior Quito-Calderón	SM-SD-2018-1432	8 agosto 2018
Escuela de Capacitación Superior Cordillera	SM-SD-2018-1431	8 agosto 2018
Instituto Superior Pedro Traversari	SM-SD-2018-1429	7 agosto 2018
Instituto Superior Quito Conocoto	SM-SD-2018-1430	7 agosto 2018

1.2.4 Disposición Transitoria Cuarta

Encárguese a la Secretaria de Movilidad para que en el plazo de sesenta (60) días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, emita mediante Resolución Administrativa, el Instructivo para la ejecución de las fiscalizaciones, evaluaciones y calificación de las Operadoras, de conformidad a los indicadores y parámetros previstos en el Anexo que forma parte integrante de la presente Ordenanza, así como el plan de incentivos a los que los Operadores podrán acceder conforme la calificación obtenida, que garantice la implementación de mejoras

La Secretaría de Movilidad deberá adoptar las medidas administrativas necesarias para la sistematización de la información producto de las evaluaciones y fiscalizaciones realizadas, así como la ejecución inmediata del régimen sancionando dispuesto en la presente Ordenanza.

ACCIONES:

Mediante Resolución No, SM-001-2018 de fecha 23 de febrero de 2018, la Secretaría de Movilidad emitió el "Instructivo para la Ejecución del Plan de Retribución a la mejor de la calidad en la prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del DMQ", cuya copia se anexa al presente, en el cual se detallan todos los aspectos que el ente encargado del Control del Tránsito y Transporte del Municipio (AMT) debe ejecutar en sus operativos de fiscalización, evaluación y calificación de las operadoras de transporte público del DMQ.

A continuación se detalla la forma en que se ejecutan estos operativos:

A. 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 retro reflectivas	2,00%
			8	Identificación de la unidad	2,00%
			9	Llantas en buen estado (labrado mínimo 1.6mm)	5,00%
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	16	Respeto los límites de velocidad	5,50%

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

EVALUACIÓN DEL ÍNDICE DE LA CALIDAD DEL SERVICIO (ICS)

		límites de velocidad		de conformidad con la ley	
			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%
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 la configuración del tubo de escape de conformidad con la normativa	7,00%
TOTAL					100,00%

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:

- Planificación de actividades de fiscalización y control a unidades de transporte público.
- Elaboración de cronograma de fiscalización a cada unidad, por operadora; tomando en consideración el listado emitido por la Secretaría de Movilidad.
- Cumplimiento estricto del cronograma interno.
- 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:

Indices 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 forma tal que permitan determinar si las unidades cumplen con los indicadores de calidad de servicio y si la operadora cumple con el Contrato de Operación, suscrito con la Secretaría de Movilidad.

Durante el primer bimestre del referido Plan, el equipo de fiscalización en despacho operó de la siguiente manera:

FISCALIZACIÓN EN DESPACHO	
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:**
 - Respetar 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, solicitará 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 período del Plan el equipo de Fedatarios operó de la siguiente manera:

FISCALIZACIÓN FEDATARIOS	
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

6) 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:

ÁREA DE DIGITACIÓN	
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

**APERTURA DE EXPEDIENTES SOLICITADOS A LA UNIDAD JURÍDICA
DESDE JUNIO DE 2017 HASTA JULIO DE 2018**

No.	OPERADORA	FECHA	MOTIVO	SUBTOTAL
1	JUAN PABLO II	2017	GRESCA ENTRE OPERADORES	10
2	LATINA		ACCIDENTE DE TRÁNSITO	
3	TRANSLATINCS		ACCIDENTE DE TRÁNSITO	
4	CATAR		DENUNCIA	
5	REINO DE QUITO		DENUNCIA	
6	LATINA		DENUNCIA	
7	SAN CARLOS		DENUNCIA SRI	
8	TRANSHERÓICA		INCUMPLIMIENTO DE ÍNDICES OPERACIONALES	
9	NACIONAL		REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR	
10	MARISCAL SUCRE		INCUMPLIMIENTO DE ÍNDICES OPERACIONALES	
11	6 DE DICIEMBRE	2018	INCUMPLIMIENTO DE ÍNDICES OPERACIONALES	14
12	DISUTRANS		REGISTRO MUNICIPAL CLONADOS	
13	VEPIEX		INFORMAL	
14	7 DE MAYO		INCUMPLIMIENTO DE ÍNDICES OPERACIONALES	
15	TUMBACO		OPERA RUTA TRONCAL CON MINIBUSES	
16	TUMBACO		RUTA NO AUTORIZADA	
17	TRANSLATINOS-VICTORIA		PLACA DUPLICADA	
18	QUITEÑO LIBRE		INCUMPLIMIENTO DE ÍNDICES OPERACIONALES	
19	TRANSHemisféricos		INCUMPLIMIENTO DE ÍNDICES OPERACIONALES	
20	CALDERÓN		DENUNCIA	
21	NACIONAL-BELLAVISTA-VICTORIA		INCUMPLIMIENTO DE ÍNDICES OPERACIONALES	
22	DISUTRANS		OPERA CON BUSES NO AUTORIZADOS	
23	VEPIEX		INCUMPLIMIENTO DE ÍNDICES OPERACIONALES	
24	BELLAVISTA		INCUMPLIMIENTO DE RECORRIDO	
			TOTAL	24

1.2.5 Disposición Transitoria Quinta

En el plazo máximo de noventa (90) días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza Metropolitana, la Secretaria de Movilidad presentará el Plan para la implementación de la reorganización de rutas y frecuencias del servicio de transporte público, que será de cumplimiento obligatorio por parte de los Operadores y entidades metropolitanas que forman parte de los Subsistemas correspondientes

ACCIONES

Mediante Oficio No. SM-0787-2018 de fecha 9 de mayo de 2018, se presentó a la Comisión de Movilidad el Informe técnico No. SM-DPPM-067/2018 de la misma fecha, referido a la Propuesta de Reestructuración de Rutas de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito, 2018 (Se adjuntan documentos de respaldo)

1.2.6 Disposición Transitoria Sexta

La Secretaría de Movilidad, basada en la implementación del modelo actual de gestión centralizada, en el plazo máximo de hasta **trescientos sesenta y cinco (365) días** contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza Metropolitana, en concordancia con el plan de implementación para la reorganización de rutas y frecuencias del servicio de transporte público, presentará la propuesta para la aplicación del **modelo de gestión por caja común y cámara de compensación por zonas de operación**, para todos los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, para lo cual deberá analizar los componentes técnicos, administrativos, legales y financieros que permitan, hasta que se cuenten con los Sistemas Inteligentes de Transporte Público y de una manera progresiva, alcanzar los objetivos de mejora de las condiciones de operación. Las herramientas de planificación que expida el Administrador del Sistema para este fin, serán de cumplimiento obligatorio por parte de los Operadores de transporte.

1.2.7 Disposición Transitoria Séptima y Octava

En un plazo de 60 días desde la vigencia de la presente Ordenanza, la Secretaría de Movilidad emitirá las herramientas técnicas requeridas para la completa aplicación de los estándares establecidos en el artículo 25; y, presentará a las Operadoras las reformas a ser introducidas en los Contratos de Operación para viabilizar la entera aplicación de la presente Ordenanza.

En un plazo improrrogable de 120 días desde la vigencia de la presente Ordenanza, deberán reformarse y suscribirse todos los Contratos de Operación, de manera de incorporar las disposiciones establecidas en este instrumento normativo, particularmente las señaladas en el artículo 25. El incumplimiento de este requerimiento por parte de alguna Operadora, será causal para la terminación del Contrato.

Las transitorias sexta, séptima y octava se refieren concretamente a que las operadoras de transporte cuenten con un modelo de gestión que les permita el establecimiento de condiciones para un transporte sustentable y sostenible en el tiempo mediante herramientas técnicas normativas y tecnológicas apropiadas, mediante un manejo empresarial sólido y productivo.

Fundamental llegar a entendimientos de la corresponsabilidad entre la autoridad y los operadores, teniendo siempre como objetivo el servicio al usuario, para avanzar hacia una movilidad basada más en el transporte público y menos en el vehículo privado.

El costo de congestión y contaminación de la ciudad generada por un mal transporte público que incentiva el uso del vehículo privado es muy alto y genera pérdidas de productividad. Esta situación también se ve agravada por la facilidad para adquirir un vehículo nuevo que gracias a la dolarización, las casas comerciales dan a los clientes.

Se debe tomar en cuenta también que culturalmente, el servicio de transporte público es visto como un transporte para "pobres" y el anhelo de los ecuatorianos probablemente antes que adquirir una vivienda es la compra de un automóvil propio.

El modelo tiene tres partes que son las siguientes:

A) Elementos del sistema

- B) Objetivos de calidad
C) Medidas o acciones de implantación

El nuevo modelo de Gestión para el sistema de Transporte Público de Quito de acuerdo a las actuales necesidades, incorpora normativa que regula de manera prioritaria la operación por corredores o zonas de transporte y que permite la aplicación de manera efectiva de parámetros técnicos que lleven al cambio del transporte público en Quito teniendo como eje al Metro cuando entre en operación.

Una vez que la Secretaría de Movilidad cuente con los parámetros para que las operadoras desarrollen su nuevo modelo de gestión, se dispondrá a las operadoras de transporte la obligatoriedad de implementar su modelo de gestión, que será evaluado por la Secretaría de Movilidad a través de medidores de gestión.

Previo a la implementación del nuevo modelo de gestión, la Secretaría de Movilidad está ejecutando las siguientes acciones tendientes a fortalecer a las operadoras.

Supervisión y verificación del avance de los procesos de caja común.

Esta supervisión se realiza según el cronograma siguiente:

CRONOGRAMA DE LEVANTAMIENTO DE INFORMACIÓN									
PROCESO DE CAJA COMÚN - TERCER BIMESTRE 2018									
FECHA	OPERADORAS								
lunes, 13 de agosto de 2018	TRANSPANETA	CALDERON	SEIS DE DICIEMBRE	COLECTRANS	EXPREANTISANA				
martes, 14 de agosto de 2018	LATINA	GUADALAJARA	SAN JUAN	21 DE JULIO	SETRAMAS	TERMAS TURIS			
miércoles, 15 de agosto de 2018	JUAN PABLO II	RAPITRANS	AGUILA DORADA	TRANZETA	SIETE DE MAYO	LIBERTADORES DEL VALLE			
jueves, 16 de agosto de 2018	DISUTRANS	PAQUISHA	CONETRA	SAN FRANCISCO	FLOTA PICHINCHA				
viernes, 17 de agosto de 2018	ECUATORIANA	TRANSEHemisfericos	QUITUMBE	REINA DEL QUINCHE					
lunes, 20 de agosto de 2018	METROTRANS	SECUATRANS	QUITEÑO LIBRE	TRANSMETROPOLI	CATAR	TRANSLATINOS	YARUQUI		
martes, 21 de agosto de 2018	PICHINCHA	SERVIAGOSTO	MARISCAL SUCRE	TRANSALFA	LLANO GRANDE	TRANSPORSEL	VEPIEX	PIFO	
miércoles, 22 de agosto de 2018	BELLAVISTA	LUJOTURISSA	SAN CRISTOBAL	SEMGYLLFOR	SAN CARLOS	PUEMBO			
jueves, 23 de agosto de 2018	REINO DE QUITO	MONSERRAT	SOTRANOR						
viernes, 24 de agosto de 2018	ALBORADA	TUMBACO							
lunes, 27 de agosto de 2018	VICTORIA	KINARA EXPRESS							
martes, 28 de agosto de 2018	URBANQUITO	TRANSPACOMI	TRANSFLORESTA						

Responsables del informe:

Marcelo Narváez
Roberto Noboa
Julio Arteaga

13 de agosto de 2018