

**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA
DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD
31 DE OCTUBRE DE 2018**

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los treinta y un días del mes de octubre del año dos mil dieciocho, en la sala de sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, siendo las 09h15 se instalan en sesión extraordinaria, los Concejales miembros de la comisión: Abg. Daniela Chacón Arias; Abg. Sergio Garnica Ortiz; Abg. Eduardo Del Pozo; y, Lic. Eddy Sánchez, quien preside la sesión.

REGISTRO ASISTENCIA – INICIO SESIÓN		
NOMBRES	PRESENTE	AUSENTE
Lic. Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión	1	
Abg. Daniela Chacón Arias	1	
Abg. Eduardo Del Pozo	1	
Abg. Sergio Garnica	1	
MSc. Patricio Ubidia		1
TOTAL	4	1

Se registra la asistencia de los siguientes funcionarios municipales: Sres. Alfredo León Banderas, Pedro Román, María Sol Sevilla, Carmen Habela, Juan Arias y Roberto Noboa, funcionarios de la Secretaría de Movilidad; Sres. Julio Puga, Tatiana Sampedro, Juan Pablo Álvarez y Guillermo Altamirano, funcionarios de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Sra. Mayra Vizuite, funcionaria de la Procuraduría Metropolitana; Ing. Gustavo Hinostroza, funcionario de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte Público de Pasajeros; Sres. Mariela Perrone, Daniel Bonilla y Richard Baquezea, funcionarios de la Secretaría de Ambiente; Sra. Estefanía Paredes, funcionaria del despacho del Concejal Sergio Garnica; Sr. Luis Toapanta, funcionario del despacho de la Concejala Ivone Von Lippke; Sr. Ramiro Narváez, funcionario del despacho del Concejal Mario Granda; y, Dr. Fernando Arias, funcionario del despacho del Concejal Eddy Sánchez.

Secretaría constata que existe el quórum legal y reglamentario, da lectura al orden del día el mismo que es aprobado.

- Informe de la Secretaría de Movilidad respecto del proceso de regularización establecido en la Ordenanza Metropolitana No. 128, modificatoria de la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, para el servicio de transporte público intracantonal, en el corredor Avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón del Distrito Metropolitano de Quito; y el establecimiento de una hoja de ruta que determine soluciones para terminar y cerrar el proceso, incluyendo el**

diagnóstico y las soluciones para cada uno de los casos planteados durante la sesión de la Comisión de Movilidad realizada el 24 de octubre de 2018.

Ingresan a la sala de sesiones los representantes de los transportistas intracantonales (09h18)

Ing. Alfredo León, Secretario de Movilidad: Señala que de acuerdo a lo dispuesto por la Comisión, la Secretaría ha elaborado un informe, el mismo que refleja el resultado de varios temas que se han tratado, sin embargo aún se están realizando ajustes que se están realizando, pero el propósito es ordenar este tema hasta el final de este año.

Ing. Pedro Román, funcionario de la Secretaría de Movilidad: Realiza la presentación que va concatenada con el informe entregado ayer, sobre la regularización del corredor Simón Bolívar y los sectores internos de la parroquia Calderón. Manifiesta que el objetivo de esta presentación es cumplir con la Ordenanza No. 128, de 25 de julio de 2016 y asegurar que las operadoras sean garantes del servicio, siempre primando el interés colectivo sobre el interés particular. Presenta las consideraciones generales, el direccionamiento estratégico, las políticas y lineamientos, el marco normativo y el marco técnico, los elementos de regulación.

La Secretaría considera que la Simón Bolívar debe ser un corredor de transporte con el objeto que se disminuyan los tiempos de viaje, se definan paradas seguras, que se elimine la competencia entre unidades, se ordene el tráfico y se minimice el riesgo de accidentes. Se ha considerado que la operación se debe prestar a través de acuerdos, no por operadoras independientemente.

Como parte del diagnóstico presenta el análisis y evaluación del corredor Simón Bolívar, señalando que es una vía de alta velocidad, tiene un alto índice de velocidad y no tiene infraestructura de servicio. Indica que aún está en proceso el plan de mejoramiento de la infraestructura, la construcción de paradas para protección y seguridad del usuario.

Respecto al análisis de los aspirantes a operadoras manifiesta que estas tienen una organización débil, capacidad económica financiera baja, un modelo de gestión inexistente. Ante eso se está realizando un plan de fortalecimiento. No hay un modelo de contratación y tampoco un modelo de gestión de conductores. Se está dando apoyo a los aspirantes a operadoras en la determinación de bitácoras de contratación, seguimiento y control de conductores. Además presenta información sobre los vehículos, las tarifas, las operaciones actuales y la demanda.

Concejal Sergio Garnica: Solicita que se informe por qué razón se ha determinado que hay una sobre oferta.

Ing. Pedro Román, funcionario de la Secretaría de Movilidad: Indica que hay 400 aspirantes.

Concejal Sergio Garnica: Indica que cuando se aprobó la ordenanza No. 128 existía otra información respecto a los aspirantes.

Ing. Roberto Noboa, funcionario de la Secretaría de Movilidad: Indica que de los aspirantes de este proceso los informes individuales reflejaron 279 aprobados y 183 negados.

Presenta información de las compañías que estaban operando en el corredor Simón Bolívar y el sector interno de la parroquia Calderón. Indica que actualmente se está realizando la verificación de cumplimiento de requisitos establecidos en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Manifiesta que se realizó la verificación de la flota vehicular con la constatación física de la flota vehicular presentada por los aspirantes, pero solamente existían 30 vehículos a la fecha de verificación.

Señala que se realizó una repartición de la flota de manera porcentual según el número de socios de cada compañía. Además, ha existido demora por el incumplimiento de las compañías aspirantes a operadoras, sin embargo se están subsanando esos incumplimientos. Es necesario suscribir los contratos de operación con algunas condiciones.

Respecto a la hoja de ruta señala que se ha establecido dentro de la misma la suscripción del contrato de operación, el desarrollo del plan operacional, condiciones de operación y servicio orientadas al usuario, el mejoramiento de la infraestructura, el fortalecimiento empresarial de nuevas operadoras, la calificación de conductores para cumplir con condiciones de calidad y seguridad en la prestación del servicio, y, el estudio técnico tarifario para el Corredor Simón Bolívar basado en la definición de la estructura tarifaria.

Ing. Alfredo León, Secretario de Movilidad: Señala que con el modelo de gestión se está procediendo a la parte estructurada de la operación, ahí se determina los cupos en el resto de unidades y la infraestructura vial. Sobre este último tema se está trabajando con la EPMMOP para identificar puntos de paradas con el fin de construir bahías seguras.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Pide que se informe cuándo se termina de firmar los contratos de operación, para que puedan adecuar la infraestructura y entrar en otro tipo de inversiones. Además, indica que en el contrato se deben respetar las rutas y frecuencias que los operadores históricamente han cumplido.

Ing. Roberto Noboa, funcionario de la Secretaría de Movilidad: Señala que el equipo técnico hizo la verificación de acuerdo a la información proporcionada por los operadores, pero en muchos casos no tenían ningún vehículo que cumpla con la

norma, solicitaron inclusive tiempo para conseguir el financiamiento económico para la adquisición de esos vehículos.

Concejala Daniela Chacón Arias: Señala que los operadores necesitan el contrato de operación para poder comprar el vehículo.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Manifiesta que una salida es entregar los contratos de operación con una condición suspensiva de temporalidad; una vez que se entregue el contrato ellos pueden sacar los vehículos de la fábrica o les otorgarán el crédito, el proceso así es más fácil.

Ing. Alfredo León, Secretario de Movilidad: Indica que se ha estado cumpliendo la hoja de ruta, señala que es necesario que también los transportistas cumplan. Indica además que se va a proceder de inmediato con la firma de contratos, pero la Secretaría no puede cometer ninguna ilegalidad.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Mociona que desde el lunes se reúnan los prestadores de servicio con la Secretaría de Movilidad para acelerar este proceso. Posterior a esas reuniones, deberán remitir la hoja de ruta acordada, para conocimiento de la Comisión.

Ingresar a la sala de sesiones el Concejal Luis Reina (10h10)
--

Concejal Luis Reina: Manifiesta que la movilidad pública es un derecho y si no se logra administrarlo con la participación de los privados, habría que pensar en el monopolio. Señala que no es comprensible que se demoren dos años en la implementación de una ordenanza, además no se puede poner llegar a enfrentamientos entre los regularizados y el proceso de regularización. Solicita al Secretario de Movilidad que se garantice calidad de servicio para la comunidad y eso solo es posible regularizando, por eso es necesario solicitar un cronograma que determine responsabilidades y actividades precisas, porque lo que sucede actualmente se presta para generar incertidumbre.

2. Informe de la Secretaría de Movilidad respecto de la situación de todo el servicio de transporte intracantonal informal en el Distrito, y las soluciones previstas a la problemática identificada.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad: Manifiesta que hay una disposición transitoria establecida en la Ordenanza No. 0128 que no se ha cumplido y una demanda creciente.

Ing. Alfredo León, Secretario de Movilidad: Señala que el Ing. Roberto Noboa será quien exponga este tema.

Ing. Roberto Noboa, funcionario de la Secretaría de Movilidad: Realiza la presentación del informe de Ampliación de Cobertura del Sistema de Transporte Público en Parroquias Rurales del Distrito Metropolitano de Quito, con base a la Disposición Transitoria Tercera de la Ordenanza Metropolitana 128 y al Artículo 21 de la Ordenanza Metropolitana No. 194, señalando los antecedentes.

Indica que en cumplimiento a la Disposición Transitoria Tercera de la Ordenanza Metropolitana No. 128, en reunión convocada por la Comisión de Movilidad el día 23 de agosto de 2017, la Secretaría de Movilidad presentó un informe técnico con varios estudios y análisis en algunas parroquias rurales del DMQ, que tenían presencia de transporte informal, y en otros casos, déficit de transporte público o ausencia del mismo.

Respecto de las parroquias de la mancomunidad del Valle de Los Chillos, señala que se ha realizado la reorganización de los servicios en La Merced, Alangasí, Guangopolo y Cununyacu con la operadora Termas Turis. Adicionalmente, mediante oficio No. 204TT los directivos de la Cooperativa Termas Turis, han enviado un estudio para análisis de crear rutas internas en las citadas parroquias. Actualmente se encuentra siguiendo el proceso técnico respectivo en la Dirección de Gestión de la Movilidad de la Secretaría de Movilidad. Informa también respecto del transporte en las parroquias Guayllabamba, El Quinche, San José de Minas, Atahualpa, Chavezpamba, Perucho, Puéllaro, Tumbaco y Calderón.

Respecto al Plan Piloto 1, manifiesta que se encuentran en evaluación 3 rutas en la parroquia Calderón, las mismas que se establecerán hasta mediados de noviembre. En 30 días se definirá la pertinencia o no de incluir estas rutas en el contrato de operación; y, señala además que en Calderón existen rutas alimentadoras.

Manifiesta además que con base en la Disposición Transitoria Tercera citada anteriormente, se han recibido las siguientes solicitudes de organizaciones informales, para análisis de nuevas rutas en la zona rural y urbana del DMQ:

- 1.- Asociación de Transportes TRANSCARABURO S.A. (Pretende operar en la parroquia de Yaruquí, barrio Otón de Vélez)
- 2.- Pre – Compañía de Transporte en Microbuses “Ruta Escondida” (Pretende operar en las parroquias de Atahualpa, Chavezpamba, Perucho, San José de Minas y Puéllaro)
- 3.- Asociación Transportes Catzuquí (Pretende operar en los sectores Norccidental de Catzuquí de Velasco)
- 4.- Transforestal (Pretende operar en la zona urbana de la Forestal)
5. Transportistas informales de Amaguaña (Pretenden operar en los barrios internos de la parroquia)

Como conclusiones señala que existe una inaplicabilidad de iniciar los procesos de factibilidad de incrementar operadoras de transporte público en algunos sectores del

Distrito que no cuentan con servicio formal de transporte público, ya que el marco jurídico actual, es decir, la Ordenanza Metropolitana No. 194, sólo permite que cualquier nuevo servicio sea prestado por operadoras de transporte público que cuenten con título habilitante, y en caso que estas no puedan hacerlo, deberá delegarse a la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito. La norma vigente, no prevé una situación para el caso en el cual no existan operadores de transporte en la zona de influencia, o a su vez la Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros no pueda satisfacer dicha demanda de servicio. Además ponen en conocimiento de la Comisión de Movilidad el informe propuesto, con la recomendación de efectuar una reforma normativa para cumplir con las demandas de necesidad de transporte, permitiendo la creación de nuevas operadoras de transporte, una vez agotado el proceso definido en el Artículo 21 de la Ordenanza Metropolitana 194.

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

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Solicita al Secretario de Movilidad que, de acuerdo a lo manifestado en el punto anterior, también se incluya en las mesas de trabajo la participación de los representantes del transporte informal. Solicita que en la próxima sesión, dentro de 15 días, se discuta nuevamente la propuesta que elaboren en la Secretaría.

Por Secretaría se procede a tomar votación de la moción del Concejal Eddy Sánchez.

Registro de votación				
Concejal	A favor	En contra	Blanco	Ausente
Eddy Sánchez	1			
Daniela Chacón	1			
Sergio Garnica	1			
Eduardo del Pozo	1			
Patricio Ubidia				1
Votación total:	4			1

Resolución:

La Comisión de Movilidad, en sesión extraordinaria realizada el miércoles 31 de octubre de 2018, luego de conocer el informe de la Secretaría de Movilidad respecto del proceso de regularización establecido en la Ordenanza Metropolitana No. 128, modificatoria de la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, para el servicio de transporte público intracantonal, en el corredor Avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón del Distrito Metropolitano de Quito; **resolvió:** exhortar al Secretario de Movilidad, convoque mesas de trabajo a partir del día lunes 5 de noviembre de 2018, a las 09h00, con el fin de elaborar una hoja de ruta para establecer soluciones en relación al proceso de regularización establecido en la Ordenanza Metropolitana No. 128, Disposición

Transitoria Primera, sancionada el 25 de julio de 2016, la misma que deberá realizarse con la presencia de los representantes de cada una de las cooperativas y/o compañías prestadoras de servicio; y de los operadores de transporte de la Ruta Escondida, Transcaraburo, Catzuqui de Velasco, Transforestal, Transportistas de Amaguaña, entre otros.

De las acciones que se adopten en la mesa de trabajo, se solicita a la Secretaría de Movilidad, remitir formalmente a la Comisión el informe que contenga las soluciones planteadas y la hoja de ruta, el mismo que será conocido en la siguiente sesión de la Comisión de Movilidad.

3. Conocimiento y discusión del proyecto de Ordenanza Metropolitana que regula la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito y que autoriza su delegación al sector privado.

Ing. Alfredo León, Secretario de Movilidad: Señala que han preparado un documento para entrar a una discusión sobre el contenido de la ordenanza, recogiendo las inquietudes planteadas por los concejales miembros de la comisión en la sesión anterior. Indica además que se ha revisado el tema de la estructura económica y la corrida financiera de la revisión vehicular. Indica que como herramientas se han considerado las ordenanzas anteriores y un estudio que se desarrolló en el año 2017, para diseñar la propuesta de estructura de la ordenanza.

Indica que el modelo de Quito para la revisión técnica vehicular ha sido muy exitoso, el mismo que tenía prevista una renovación de 5 años más y eso se hizo, pero ya ha vencido el plazo y no existe posibilidad jurídica de ampliarlo, por lo tanto ahora se debe sacar un concurso.

Concejal Sergio Garnica: Solicita que se indique cuándo venció el plazo.

Ing. Alfredo León, Secretario de Movilidad: Informa que venció en diciembre de 2017 y se extendió por algunas razones técnicas y jurídicas un año más, hasta el 31 de diciembre del presente año. Indica que es importante llegar antes de fin de año con una definición de cómo avanza esta contratación, porque posiblemente se tomará un par de meses, hasta febrero o marzo, para poder culminar la contratación, eso es viable pero con la autorización del Concejo.

Concejal Eduardo Del Pozo: Manifiesta que este es un tema sobre el cual ya se había alertado y la Secretaría de Movilidad estaba consciente del retraso en los tiempos, además había problemas jurídicos para la renovación. Manifiesta que la Secretaría contrató una consultoría para este proceso y esos aspectos deberían recogerse en la ordenanza. Manifiesta su preocupación por los tiempos, porque pueden señalar que los Concejales son quienes no han dado paso a la Ordenanza, pero es necesario que se

prepare el texto con las observaciones y correcciones necesarias para la discusión en el Concejo.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Solicita que se realicen algunos ajustes a la ordenanza, indicando primero si es que la consultoría contratada para este tema ya fue validada por la Secretaría de Movilidad, además que se sustente con la exposición de motivos la razón por la que propone esta ordenanza; y, el tema de la conformación de una comisión técnica hasta terminar el proceso de acuerdo a lo que consta en el capítulo II de la ordenanza, con una hoja de ruta. Además solicita que se aclare en el texto por qué la administración del servicio de manera pública es inviable y por qué la administración desde lo privado si funcional. Esos temas en el Concejo Metropolitano generarán un debate y si no se prepara un proyecto en condiciones adecuadas puede retornar nuevamente a la Comisión y eso sería crítico dentro del tiempo que tiene la Secretaría de Movilidad para este proceso. Además propone incorporar las observaciones de los miembros de la Comisión y solicitar el informe y criterio de Procuraduría Metropolitana. En cuanto tengamos el informe, que se conozca en la Comisión para tener una última discusión antes de enviar el dictamen para el Concejo Metropolitano.

Por Secretaría se procede a tomar votación de la moción del Concejal Eddy Sánchez.

Registro de votación				
Concejal	A favor	En contra	Blanco	Ausente
Eddy Sánchez	1			
Daniela Chacón	1			
Sergio Garnica	1			
Eduardo del Pozo	1			
Patricio Ubidia				1
Votación total:	4			1

Resolución:

La Comisión de Movilidad, en sesión extraordinaria realizada el miércoles 31 de octubre de 2018, luego de conocer el proyecto de Ordenanza Metropolitana que regula la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito y que autoriza su delegación al sector privado; y, como alcance al oficio No. SGC-3459, de 25 de octubre de 2018, **resolvió:** remitir a la Procuraduría Metropolitana el texto actualizado del proyecto de ordenanza en mención con el fin de que se sirva emitir su informe y criterio legal respecto del proyecto de Ordenanza Metropolitana adjunto, que regula la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito y que autoriza su delegación al sector privado.

Salen de la sala de sesiones los señores Concejales Daniela Chacón y Sergio Garnica (11h25)

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Señala que el cuarto punto del orden del día, relacionado con el proyecto de Ordenanza Metropolitana para la descarbonización paulatina del transporte y fomento del transporte con tecnología limpia en el Distrito Metropolitano de Quito, no se puede tratar por falta de quórum, sin embargo se incluirá en el próximo orden del día.

Siendo las 11h25, se suspende la sesión.

REGISTRO ASISTENCIA – FINALIZACIÓN SESIÓN		
NOMBRES	PRESENTE	AUSENTE
Lic. Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión	1	
Abg. Daniela Chacón Arias	1	
Abg. Eduardo Del Pozo	1	
Abg. Sergio Garnica	1	
MSc. Patricio Ubidia		1
TOTAL	4	1

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

Lic. Eddy Sánchez
Presidente de la Comisión

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

REGISTRO ASISTENCIA – TOTAL SESIÓN		
NOMBRES	PRESENTE	AUSENTE
Lic. Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión	1	
Abg. Daniela Chacón Arias	1	
Abg. Eduardo Del Pozo	1	
Abg. Sergio Garnica	1	
MSc. Patricio Ubidia		1
TOTAL	4	1

Elaboración:	M.Caleño	GC	2018.11.05	
Revisión:	RDelgado	GC	2018.11.05	

ANEXO 1

SECRETARÍA DE

MOVILIDAD

ALCALDÍA





CONCEPTUALIZACIÓN Y DEFINICIÓN DEL MODELO DE REGULARIZACIÓN DEL CORREDOR SIMÓN BOLÍVAR



Se dice:

**Que se conoce el verdadero desarrollo de un pueblo al ver su
transporte público**



OBJETIVO

- Cumplir con la Ordenanza No. 128 del 25 de julio del 2016
- Garantizar los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad en la prestación del servicio. (LOTTSV, 2008)
- Asegurar operadoras sean garantes del servicio



ES PRINCIPIO DEL DERECHO PÚBLICO QUE EL INTERÉS COLECTIVO PRIMA SOBRE EL PARTICULAR

INTERÉS COLECTIVO
CIUDAD, ENTORNO, USUARIOS

INTERÉS PARTICULAR
OPERADORES DE TRANSPORTE



CONSIDERACIONES GENERALES



DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

POLÍTICAS Y LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS:

"TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL"

"3.12. Garantizar el acceso a servicios de transporte y movilidad incluyentes, seguros y sustentables a nivel local e intranacional:

- a) incentivar el uso del transporte público masivo, seguro, digno y sustentable, bajo un enfoque de derechos.
- b) Promocionar y propiciar condiciones y espacios públicos bajo normas técnicas que incentiven el uso de transportes no motorizados como alternativa de movilidad sustentable, saludable e incluyente.
- c) Promover el respeto del derecho del peatón, el ciclista y los demás tipos de transeúntes a circular por la vía pública.
- d) Formular planes de movilidad local que privilegien alternativas sustentables de transporte público, de manera articulada entre los diferentes niveles de gobierno.
- e) Propiciar la ampliación de la oferta del transporte público masivo e integrado, en sus diferentes alternativas, para garantizar el acceso equitativo de la población al servicio.

“TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL”

- f) Normar, regular y controlar el establecimiento de tarifas de transporte público, en sus diferentes modalidades, distancias y usos.
- g) Promover incentivos y asistencia técnica para adoptar modelos integrados de transporte público rural y urbano.
- h) Generar programas para la renovación paulatina del parque automotor de transporte público y privado, para garantizar el acceso de la población a un servicio de calidad y calidez y reducir los niveles de contaminación.
- i) Dotar de infraestructura adecuada y en óptimas condiciones para el uso y la gestión del transporte público masivo y no motorizado.
- j) Garantizar la interconectividad la pertinencia territorial, social, cultural, geográfica y ambiental en la dotación/provisión articulada y subsidiaria de infraestructura de calidad e incluyente para el uso y gestión del transporte público y masivo entre los niveles de gobierno. (...).”

FUENTE: ANT

INSUMOS

MARCO NORMATIVO

Constitución de la República del Ecuador

LOTTSV

Reglamento a la LOTTSV

COOTAD

Leyes y reglamentos conexos

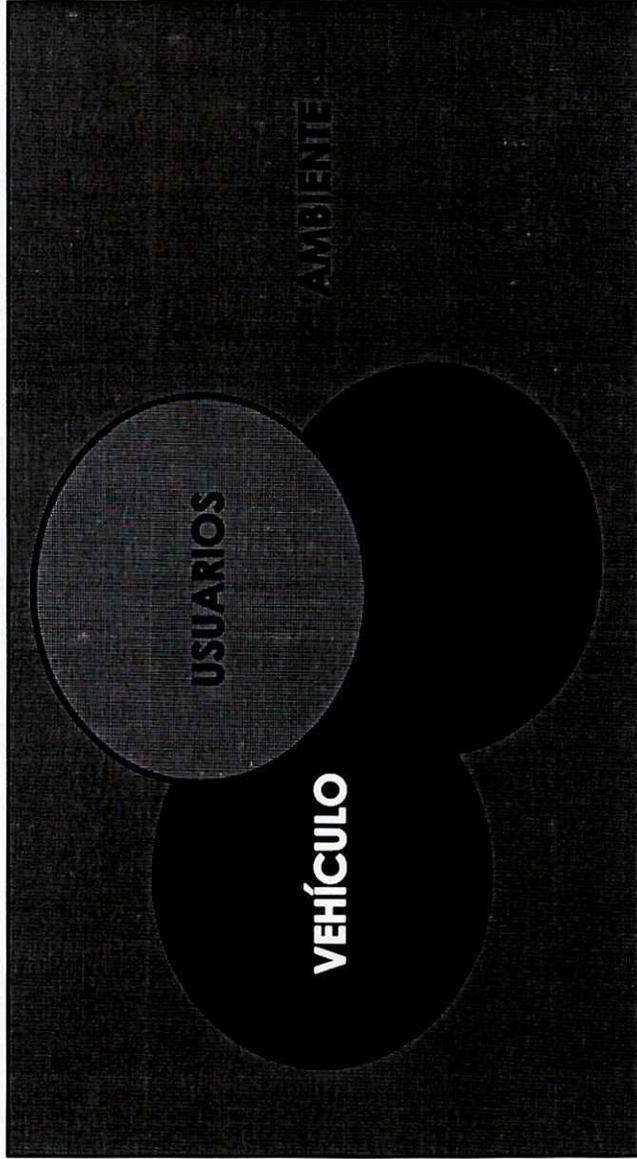
Ordenanzas municipales

Resoluciones Secretaría de Movilidad

MARCO TÉCNICO

- Estudios.
- Consultorías.
- Planificación del DMQ
- Secretaría de Movilidad DMQ.

ELEMENTOS DE REGULACIÓN



- **LOS USUARIOS** (usuarios de TP, usuarios de otros vehículos, peatones, motociclistas)
- **LOS VEHÍCULOS** (buses de TP, particulares, bicicletas y motocicletas)
- **LA VÍA**, incluyendo su medio ambiente inmediato

CORREDOR DE TRANSPORTE

La operación de un corredor de transporte busca optimizar el servicio de transporte público a través de menores tiempos de viaje, velocidades uniformes, definición de paradas seguras, eliminación de competencia entre unidades, disminución de congestión y demoras en el tráfico, minimización de riesgos de accidentes.

La operación se presta a través de acuerdos operacionales, no por operadoras independientemente.

Opera bajo un **plan de operación propio del corredor, definido por la autoridad**

EJEMPLOS:

Corredor Central Norte
Corredor Sur Occidental



ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL CORREDOR SIMÓN BOLÍVAR



INFRAESTRUCTURA



ESTADO

- Vía de alta velocidad
- Alto índice de accidentabilidad (2da. vía más peligrosa del país)
- inexistencia de infraestructura de servicios



PLAN: EN PROCESO

- Mejoramiento de la infraestructura.



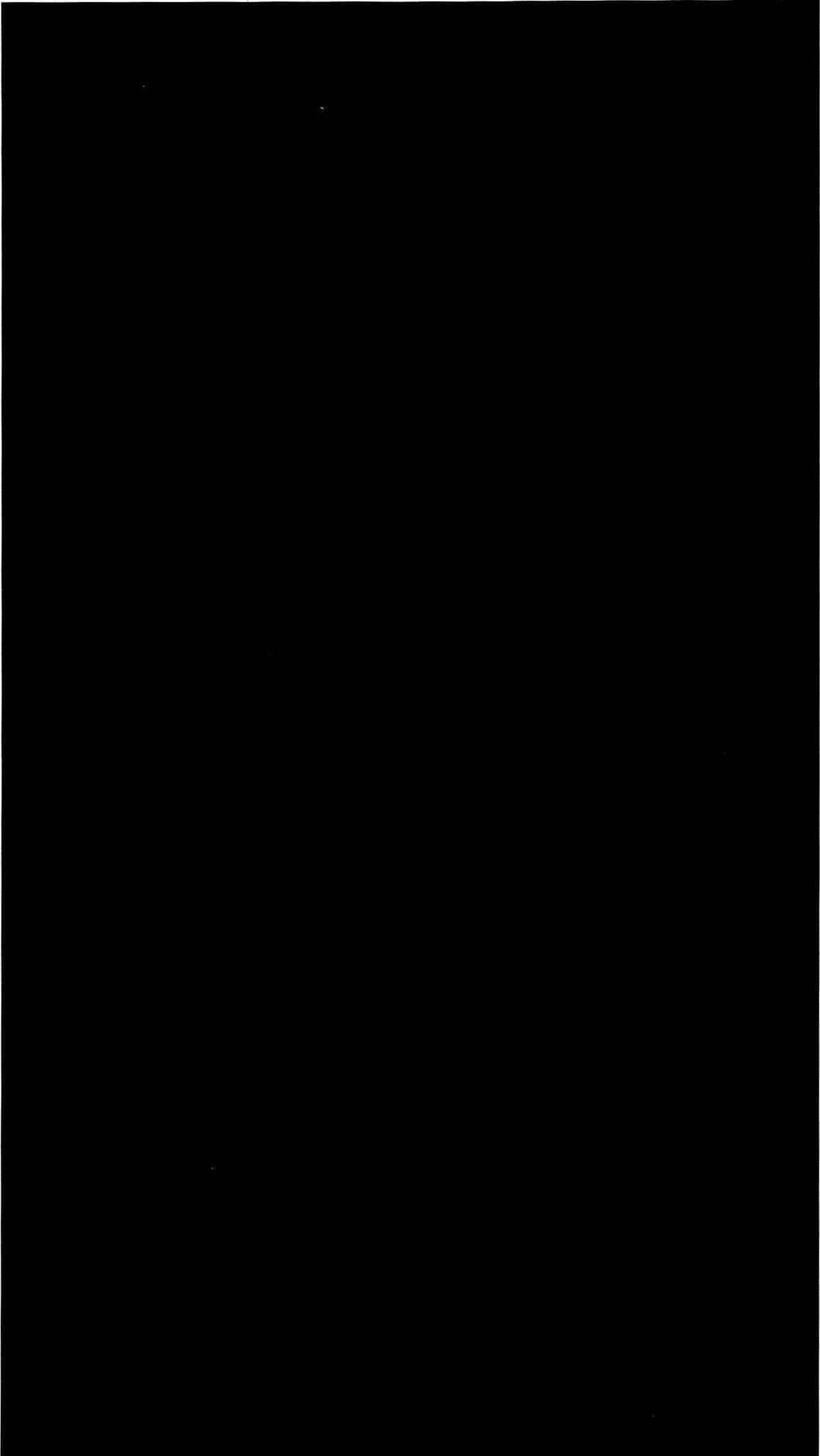
LÍNEA DE ACCIÓN: EN PROCESO

- Construcción de paradas y paraderos para protección y seguridad del usuario.(27)
- Permitirá flujos vehiculares continuos y no interferencia del servicio público con el transporte individual.



BENEFICIARIOS

- Ciudad: Quito
- Habitantes: 2.6 millones de habitantes
- Usuarios : **32.900 / día (2013)**



ANÁLISIS DE LAS ASPIRANTES A OPERADORAS



ESTADO

- Organización: Débil
- Capacidad económica financiera: Baja
- Capacidad Administrativa: Débil
- Capacidad operacional: Mala
- Modelo de gestión: inexistente
- Organizaciones: De alto riesgo



PLAN: EN PROCESO

- Fortalecimiento de las aspirantes a prestar el servicio para garantizar la prestación del mismo.



BENEFICIARIOS:

- Empresas de transporte: **5** y sus socios
- Usuarios
- La ciudad

ANÁLISIS DE LAS ASPIRANTES A OPERADORAS

CONDUCTORES

- Políticas y modelo de contratación: Inexistentes
- Determinación de perfil de conductores: Inexistentes
- Modelo de Gestión de conductores: Inexistente



PLAN: EN PROCESO

- Disponer de conductores calificados para cumplir con condiciones de calidad y seguridad en la prestación del servicio. (**Resolución para capacitación conductores. Ord. M. 201**)



LÍNEA DE ACCIÓN: EN PROCESO

- Apoyar a las aspirantes a operadoras en la determinación de bitácoras de contratación, seguimiento y control de conductores.



BENEFICIARIOS:

- Empresas: 5
- Conductores: **(los necesarios para el cumplimiento de las operaciones)**
- Ciudad: **2.6 millones de habitantes**

VEHÍCULOS



- En mal estado
- No cumplen con Norma Técnica RTV
- No cumplen con bitácoras ni manuales de mantenimiento preventivo – correctivo
- No aptos para la prestación de un servicio público de calidad y seguridad.

ESTADO



PLAN:

Operar con vehículos habilitados que permitan ofrecer un servicio de calidad y seguridad. (Norma Técnica Ord. M. No. 128)

LÍNEA DE ACCIÓN:

- Obligar a las aspirantes a operadoras que en su parque automotor cuenten con vehículos que cumplan la normas técnica de Ord. M. 128
- El número de vehículos a habilitarse estará en concordancia con la necesidad establecida en estudio de la Secretaría de Movilidad

TARIFAS

- Determinadas por las compañías
- Sin autorización de la autoridad
- Sin estudios técnicos correspondientes
- No cumplen con lo estipulado en la ley: SOCIALMENTE ACEPTABLE

PLAN

Estudio técnico-tarifario para el corredor Simón Bolívar

LÍNEAS DE ACCIÓN

Incluir al corredor Simón Bolívar en la estructura tarifaria en concordancia con el marco tarifario a cargo de la Secretaría de Movilidad

DE LAS OPERACIONES ACTUALES



ESTADO

- Tablas de trabajo técnicas: Inexistentes
- Programación de operaciones de mantenimiento: Inexistentes
- Control de ruta: Inexistente
- Control de cumplimiento de los vehículos en operación: Inexistente
- Definición de rutas, frecuencias, intervalos: Inexistentes
- Mantenimiento de bitácoras de operaciones: Inexistentes
- Modelo Artesanal/ Rudimentario/socio-vehículo
- **NO GARANTIZA CUMPLIMIENTO EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO.**



PLAN: EN PROCESO

- Planificación de operaciones



LÍNEA DE ACCIÓN: EN PROCESO

- Desarrollar el plan operacional, condiciones de operación y servicio orientadas al usuario.



DE LA DEMANDA

- Pasajeros: **32.900 /día**
- Vehículos: 128. (Línea base Norma Técnica Ord. M. 128)
- Actual exceso de vehículos produce: **SOBRE OFERTA**

CONSECUENCIAS:

- Desequilibrio Económico – Financiero de las Operadoras
- Bajos índices de ocupación y reposición de pasajeros
- Competencia desleal
- Mala calidad e inseguridad en el servicio

AFECCIÓN:

- Mismas aspirantes a operadoras
- Ciudad
- Entorno
- Habitantes

SOBRE OFERTA

VEHÍCULOS NO PROGRAMADOS EN EL SISTEMA



COSTO DE LA CONGESTIÓN VEHICULAR

El costo estimado para el año 2008, por concepto de la congestión vehicular, considerando los componentes: costo operativo general, costo operativo de empresas, costo tiempo estimado por valoración contingente y costo por enfermedades respiratorias, es de **902,20 dólares anuales por habitante, 1944,46 millones de dólares** para el Distrito y **1437,88 millones de dólares** para la ciudad de Quito.

EFFECTO DE LA SOBRE OFERTA

IMPACTO ECONÓMICO DE UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO (MAYOR NÚMERO DE VEHÍCULOS)

- Un efecto económico derivado de un accidente vial está relacionado con la afectación a los bienes de una urbe. La Alcaldía de Quito no cuenta con un rubro exacto sobre la inversión anual en reposición de señalética. En otras ciudades, como Cuenca, por ejemplo, el Municipio destina unos USD 250 000 al año para los programas de seguridad vial.
- El costo promedio de reparación de un accidente está avaluado entre los **USD 1 500 y 2 000 para corregir golpes delanteros del auto.**

MAYOR NÚMERO DE VEHÍCULOS MAYORES EGRESOS PARA EL PAÍS

PRINCIPALES SUBSIDIOS A LOS COMBUSTIBLES

Año	Subsidio al Diesel		Subsidio a la Gasolina Extra		Subsidio al Gas GLP		Subsidio a la Gasolina Super		Total subsidios a principales combustibles En millones de USD
	En millones de USD	% total de subsidio	En millones de USD	% total de subsidio	En millones de USD	% total de subsidio	En millones de USD	% total de subsidio	
2014	2.907	57,6%	1.158	22,90%	715	14,20%	267	5,30%	5.047
2015	1.372	62,80%	375	17,10%	358	16,40%	80	3,70%	2.185
2016	761	60,20%	190	15,00%	293	23,20%	20	1,60%	1.263
2017	1.115	57,70%	275	14,20%	477	24,70%	66	3,40%	1.933

Fuente: Banco Central del Ecuador



METODOLOGÍA

1. Revisión y cumplimiento de requisitos establecidos en Ord. M. 128



Especificaciones unidades vehiculares (Norma técnica)



Calificación de los aspirantes (personas individuales)
(Hasta 30 / diciembre / 2016)



Subsanación de documentos **(Hasta 31 / marzo / 2017)**



Definición de condiciones y requisitos para constitución jurídica
(04 / agosto / 2017)
(Informes individuales: 279 aprobados, 183 negados)

2. Constitución de compañías o adhesión a operadora legal reconocida en el área de influencia

Empresa	Situación	Zona de operación
Intraexpress S.A.	En formalización	Av. Simón Bolívar
Transperiféricos S.A:	En formalización	Av. Simón Bolívar
Rutvitansa S.A.	En formalización	Av. Simón Bolívar
Transmisibocar S.A:	En formalización	Av. Simón Bolívar
Asometrovip S.A.	En formalización	Av. Simón Bolívar
Sirenaexpress S.A.	En formalización	Parrq. Calderón
Cía. Guadalajara S.A:	Operadora formal	Parrq. Calderón

Las compañías de transporte están sometidas a las disposiciones de la LOTTSV y su reglamento, ordenanzas metropolitanas, resoluciones que sobre esta materia dictaren la Secretaría de Movilidad y demás autoridades competentes **(de la Resolución para constitución de compañías)**

Agosto - Septiembre / 2017

3. Verificación de cumplimiento de requisitos establecidos en la LOTTTSV

1. Copia certificada de la escritura de constitución de la compañía
(Art. 72 LOTTTSV)

2. Copias certificadas de las **Facturas** de adquisición de las unidades vehiculares a nombre de la compañía. **(Disp. 1ra. Reglamento LOTTTSV)**

3. Modelo de Gestión de cada operadora en el que se **demuestre la capacidad técnica y financiera para ser operadora**. Se incluirá el modelo de CAJA COMÚN de la operadora. **(Art. 72 LOTTTSV) (Disp. Trans. 13 LOTTTSV)**

CUMPLIMIENTO



4. Verificación de flota vehicular

Constatación física a flota vehicular presentada por las aspirantes

Empresa en formalización	Información proporcionada por gerentes (# ticket)	Oficio informando de la revisión	Fecha de la revisión	Hora de revisión
Asometrovip S.A:	2018-121987	SM-2018-1550	28 de agosto/2018	10H00 (2)
Transperiféricos S.A:	2018-121984 2018-139097	SM-2018-1553	29 de agosto/2018	10H00
			14 de septiembre/2018 (Ambato)	11H20 (2)
Rutvitansa S.A:	2018-122002	SM-2018-1549	30 de agosto/2018	10H00
Transmisibocar S.A:	2018-122165	SM-2018-1552	30 de agosto/2018	14H00
Intraexpress S.A.	2018-122130	SM-2018-1551	31 de agosto/2018	10H00

(2) Presencia de concejala Karen Sánchez

VEHICULOS PRESENTADOS

Que cumplen requisitos para operar

COMPAÑÍAS ASPIRANTES	VEHICULOS DISPONIBLES A LA FECHA DE INSPECCIÓN
Rutvitransa	0
Transperiféricos	9
Asometrovip	21
Intraexpress	0
Transmisibocar	0
T O T A L	30

Constatados según información de las empresas dentro del plazo dado por la Secretaría de Movilidad (agosto – septiembre /2018)



5. Definición del modelo de Operación

CUMPLIMIENTO

Origen y destino de las rutas:
Definidos en Ord. M. 128



Prestación del servicio:
Las 5 aspirantes de manera conjunta sobre el mismo corredor



Modelo de Operación:
Definido por la Secretaría de Movilidad



LÍNEA DE ACCIÓN: EN PROCESO
Desarrollar todos los componentes del modelo de operación

Secretaría de Movilidad presentó alternativas empresariales para la participación en la operación del corredor Simón Bolívar; sin embargo ninguna de las empresas aspirantes a ser operadoras del Corredor Simón Bolívar presentó propuesta de acuerdo alguno para la operación.

Asignación de unidades vehiculares

Oferta requerida: 128 unidades (Norma Técnica Ord. 128)

Repartición de flota: porcentual según el número de socios de cada compañía (3)

COMPañÍAS ASPIRANTES	SOCIOS	PORCENTAJES DE PARTICIPACIÓN DENTRO DEL PROCESO	CORRESPONDENCIA EN LA FLOTA REQUERIDA (unidades)
Rutvitransa	24	10%	13
Transperiféricos	88	38%	49
Asometrovip	49	21%	27
Intraexpress	45	19%	24
Transmisibocar	29	12%	15
	235	100%	128

(3) Igual a los otros corredores de transporte de Quito

SECRETARÍA DE
MOVILIDAD
ALCALDÍA



DECISIONES DE SECRETARÍA DE MOVILIDAD



A pesar de todos los incumplimientos de las compañías aspirantes a operadoras, la Secretaría de Movilidad ha avanzado en el proceso, tratando de remediar en el camino los incumplimientos de las aspirantes



Suscribir contrato de operación bajo las siguientes condiciones:

- En un plazo máximo de 6 meses las 5 compañías deberán cumplir con todos los requisitos técnicos determinados por la Secretaría de Movilidad
- Habilitar (Anexo al contrato de operación) los vehículos que de acuerdo a las verificaciones de la Secretaría de Movilidad cumplan con la Norma Técnica.
- Por un tiempo máximo de 6 meses, autorizar la operación TEMPORAL de otras unidades, en número máximo que les permita a las empresas, completar el cupo asignado para cada operadora. Estas unidades temporales deberán haber cumplido con la Revisión Técnica Vehicular para precautelar la seguridad de los usuarios.
- Los demás vehículos, los que no se los habiliten en el contrato de Operación, es decir los que no cuenten con la **AUTORIZACIÓN TEMPORAL**, deberán ser retirados inmediatamente de la operación del corredor Simón Bolívar y de cualquier otra ruta en el Distrito Metropolitano de Quito.



- Si en el plazo de los 6 meses otorgados para completar la flota autorizada, alguna(s) de las compañías no completa el número de unidades asignadas, se cerrarán los cupos TEMPORALES para esta operadora y la Secretaría de Movilidad, podrá otorgar estos cupos a las otras operadoras del mismo corredor que presenten disponibilidad de vehículos y hayan cumplido con los demás requisitos impuestos por la Secretaría de Movilidad (administradora del contrato).
- TODAS las unidades con autorización TEMPORAL, dejarán de operar una vez cumplido el plazo de los 6 meses otorgado por la Secretaría de Movilidad.

ACCIONES PREVIAS A SUSCRIPCIÓN CONTRATO DE OPERACIÓN

- Las empresas deberán presentar en el plazo máximo de 8 días, el listado de los vehículos que calificarán como TEMPORALES comprometiéndose de **manera obligatoria** a retirar los demás vehículos de circulación.
- Las empresas aspirantes a operadoras presentarán el plan para incorporar las nuevas unidades durante los 6 meses . Dicha incorporación se cumplirá para cada vehículo, previo a la salida del vehículo TEMPORAL
- La AMT realizará los controles necesarios para asegurar el retiro de circulación de los vehículos que queden fuera del contrato de operación, así como de los TEMPORALES al cabo de los 6 meses antes indicados.

COMPANÍAS ASPIRANTES	VEHÍCULOS VERIFICADOS (Norma Técnica)	FLOTA ASIGNADA PORCENTUALMENTE (unidades)	CUPO RESTANTE (1)
Rutvitransa	0	13	13
Transperiféricos	9	49	40
Asometrovip	21	27	6
Intraexpress	0	24	24
Transmisibocar	0	15	15
	30	128	98

(1) a completar en plazo de 6 meses desde suscripción de contrato de operación

HOJA DE RUTA

- Suscripción de Contrato de Operación.
- Desarrollar el plan operacional, condiciones de operación y servicio orientadas al usuario
- Desarrollar todos los componentes del modelo de operación
- Mejoramiento de la infraestructura.
- Construcción de paradas y paraderos para protección y seguridad del usuario.(27)
- Fortalecimiento empresarial de las nuevas operadoras
- Calificación de conductores para cumplir con condiciones de calidad y seguridad en la prestación del servicio.
- Apoyar a las operadoras en la determinación de bitácoras de contratación, seguimiento y control de conductores.
- Estudio técnico-tarifario para el corredor Simón Bolívar basados en la definición de la estructura tarifaria que apruebe el Concejo Metropolitano.



ES PRINCIPIO DEL DERECHO PÚBLICO QUE EL INTERÉS COLECTIVO PRIMA SOBRE EL PARTICULAR

INTERÉS COLECTIVO
CIUDAD, ENTORNO, USUARIOS

INTERÉS PARTICULAR
OPERADORES DE TRANSPORTE



ANEXO 2

Ampliación de Cobertura del
Sistema de Transporte Público en
Parroquias Rurales del Distrito
Metropolitano de Quito, con base a la
Disposición Transitoria Tercera de la
Ordenanza Metropolitana 128 y al
Artículo 21 de la Ordenanza
Metropolitana No. 194

Octubre de 2018



ANTECEDENTES

- La Disposición Transitoria Tercera de la Ordenanza Metropolitana 128, se establece lo siguiente:
 - “ La Secretaría de Movilidad en un plazo máximo de 90 días a partir de la sanción de la presente Ordenanza, presentará para conocimiento de la Comisión de Movilidad, y posteriormente del Concejo Metropolitano, los informes técnicos actualizados sobre la prestación del servicio público del transporte que contenga los índices de oferta y demanda, ubicación, rutas, frecuencias y más condicionantes técnicos necesarios, para iniciar el proceso de regularización de la prestación del servicio de transporte público intracantonal e intraparroquial, en las zonas urbanas y rurales del Distrito Metropolitano de Quito, que no son parte de la presente Ordenanza”

Octubre de 2018

ORDENANZA METROPOLITANA 194

Por otra parte, mediante Ordenanza Metropolitana No. 194 de fecha 10 de marzo de 2012 se establece EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS, la cual en la Sección 3, Artículo 21, se dispone lo siguiente:

- Art.... (21).- Del procedimiento de delegación a la iniciativa privada.-
- 1. Cuando a partir de la fecha de vigencia de este Título, el Administrador u Administradora del Sistema requiera la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en los Subsistemas de Transporte Metrobús-Q, o Transporte Convencional o sus componentes, de los que hubiere determinado en sus instrumentos de planificación procederá del siguiente modo:

Octubre de 2018

ORDENANZA METROPOLITANA 194

- 1.1. Convocará a las Operadoras de Transporte que sean titulares de títulos habilitantes en las zonas de influencia del Subsistema de Transporte, o sus componentes que se encuentren prestando el servicio de transporte público de pasajeros, para procurar arribar a acuerdos para su intervención en la gestión u operación del servicio de transporte público de pasajeros en el Subsistema y/o sus componentes.
- 1.2. Durante ciento veinte días calendario las Operadoras de Transporte y el Administrador del Sistema buscarán un acuerdo que permita ajustar la intervención de las Operadoras de Transporte a los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema.

Para mayor claridad, el Administrador o Administradora del Sistema podrá llegar a acuerdos con una o varias de las Operadoras, si ello no fuera posible con todas las Operadoras convocadas para este propósito.

Octubre de 2018



ORDENANZA METROPOLITANA 194

- 1.3. En caso de que el Administrador o Administradora del Sistema y las Operadoras de Transporte no pudieren llegar a un acuerdo satisfactorio en el plazo período previsto en la letra precedente, en aplicación de los Principios del Sistema previstos en este Título y los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, éste deberá encomendar la gestión del servicio de transporte público de pasajeros a la empresa pública metropolitana que corresponda.

Octubre de 2018



ORDENANZA METROPOLITANA 128

- En cumplimiento a la Disposición Transitoria Tercera de la Ordenanza Metropolitana No. 128, en reunión convocada por la Comisión de Movilidad el día **23 de agosto de 2017**, la Secretaría de Movilidad presentó un informe técnico con varios estudios y análisis en algunas parroquias rurales del DMQ, que tenían presencia de transporte informal, y en otros casos, déficit de transporte público o ausencia del mismo.
- Los resultados y ampliaciones de cobertura que se han ejecutado desde esa fecha hasta la actualidad son los siguientes:

Octubre de 2018

PARROQUIAS DE LA MANCOMUNIDAD

VALLE DE LOS CHILLOS

- Reorganización de los servicios en La Merced, Alangasí, Guangopolo y Cununyacu con la operadora Termas Turis., quedando los servicios de la siguiente manera:
 - La Merced- Marín con una flota de 17 unidades.
 - Palmeras- Marín con una flota de 5 unidades.
 - Complejo El Nacional-Cununyacu-Marín” con una flota de 14 unidades.
 - La Merced- El Girón” con una flota de 7 unidades.

Adicionalmente, mediante oficio No. 204TT los directivos de la Coop. Termas Turis han enviado un estudio para análisis de crear rutas internas en las citadas parroquias. En los actuales momentos se encuentra siguiendo el proceso técnico respectivo en la Dirección de Gestión de la Movilidad de la Secretaría de Movilidad.

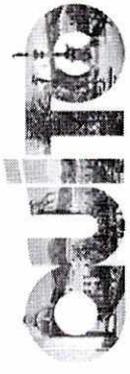
Octubre de 2018

PARROQUIAS DE LA MANCOMUNIDAD

VALLE DE LOS CHILLOS

- Implementación de la ruta: “Amaguaña-Quito” con la operadora Libertadores del Valle.
- Implementación de la ruta: “Ontaneda–Conocoto–Puengasí-Marín” con la operadora Libertadores del Valle.
- Extensión del servicio al barrio Dean Bajo (Conocoto) con la ruta: “Dean Bajo - 6 de Junio-Conocoto-Armenia-U. Católica”.
- Extensión del servicio a la Administración Zonal Los Chillos y Colegio Nacional Conocoto con la ruta: “Adm. Zonal-Conocoto-Puengasí- Marín”, ramal de la ruta “Ontaneda-Marín”.
- Cobertura de servicio a La Armenia con la ruta: “Dean Bajo-6 de Junio-Conocoto-Armenia-U. Católica”.
- Implementación de la ruta: “Santa Teresa – Píntag – El Girón” con la operadora ExpreAntisana S.A. en la parroquia de Píntag, ramal de la ruta Píntag-Marín.

Octubre de 2018



PARROQUIAS GUAYLLABAMBA – EL QUINCHE

Implementación de la ruta: “QUINCHE – GUAYLLABAMBA – TERMINAL RÍO COCA”

PARROQUIAS SAN JOSÉ DE MINAS – ATAHUALPA – CHAVEZPAMBA – PERUCHO - PUÉLLARO

La Mancomunidad de las Parroquias Norcentrales, solicitó al Municipio de Quito, la dotación del servicio de transporte público con operadoras administradas por nuestra Entidad. Se planificó la implementación de la denominada “RUTA ESCONDIDA”, que atendía las necesidades de transporte de las parroquias antes mencionadas hacia Quito (Terminal Microregional Ofelia). Posteriormente y lamentablemente, los representantes de la Mancomunidad de las Parroquias San José de Minas, Atahualpa, Chavezpamba, Perucho y Puéllaro, solicitaron al Municipio de Quito, que no se brinde el servicio de transporte, ya que habían acordado continuar con la prestación del servicio con las operadoras intraprovinciales actuales (San José de Minas y Otavalo – administradas por la Agencia Nacional de Tránsito).

Octubre de 2018

PARROQUIAS DEL CORREDOR QUINCHE-TUMBACO-QUITO

Desde el mes de noviembre de 2016, con el apoyo de la Secretaría de Coordinación Territorial y Participación Ciudadana, Empresa Pública Metropolitana de Obras Públicas y varias entidades municipales más, se realizaron visitas a los GAD parroquiales de la Zona de Tumbaco, en las cuales se identificó y recopiló pedidos de barrios, comunas y sectores , en el tema de infraestructura vial y de Transporte Público.

El proyecto se encuentra en ejecución de acuerdo a las competencias de cada entidad.

Octubre de 2018



PARROQUIAS DEL CORREDOR QUINCHE-TUMBACO-QUITO



En la Parroquia de Tumbaco, la Secretaría de Movilidad ha atendido pedidos referentes al tema de transporte público a saber:

La Morita.- Reforma y ampliación de cobertura de servicio de la Ruta: Terminal Río Coca – La Morita.

Lumbisí.- Ampliación de cobertura de servicio de la Ruta: Terminal Río Coca – Lumbisí.

Collas.- Implementación de la ruta de transporte: Collas – Cumbayá (en estudio).

Y se encuentra en análisis, como parte de la implementación y cobertura de servicios internos de transporte públicos, los pedidos efectuados por intermedio del GAD, a los siguientes barrios de la zona:

- Plazapamba
- Tumbaco Alto
- Chiviquí (ampliación de servicio)
- Chuspiyacu
- Cununyacu
- Morita II

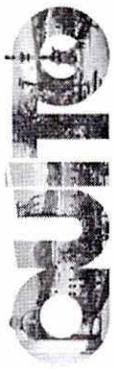
Octubre de 2018



PARROQUIA DE CALDERÓN

- La Secretaría de Movilidad, se encuentra llevando adelante el PROCESO DE Racionalización de Transporte Público en la Parroquia de Calderón. Este proyecto contempla, un análisis de las necesidades de transporte público en las parroquias Calderón, Llano Grande y San Juan de Calderón y la implementación de nuevas rutas de transporte público y mejoramiento de las actuales.
- Sin perjuicio de aquello, mediante Informe Técnico No. SM-DMGM-UNST-001 A/17 de fecha 19 de mayo de 2017, se establecieron las siguientes modificaciones y creación de nuevas rutas en la parroquia de Calderón:

Octubre de 2018



PLAN PILOTO 1

Se encuentran en evaluación 3 rutas piloto en la Parroquia de Calderón:

- 1. San Juan – Av. Simón Bolívar – Naciones Unidas
- 2. El Común – Av. Simón Bolívar – Naciones Unidas
- 3. Bicentenario - San José - Calderón - Llano Grande - San Juan Loma

Después de 60 días de análisis y ajustes operacionales, se definirán la pertinencia de incluir estas rutas en los Contratos de Operación de las operadoras que están en el área de influencia de la Parroquia

Octubre de 2018

PLAN PILOTO 2

- Se han realizado recorridos y ajustes a los índices operacionales para evaluar rutas piloto internas en la parroquia de Calderón, para atender necesidades de los siguientes barrios y sectores:
- 1. El Cisne
- 2. Santa Teresa
- 3. Buena Vista
- 4. Colinas, Vista Hermosa, Victoria, Edén, Los Angeles
- 5. San Vicente

Hasta mediados de noviembre se establecerán las rutas pilotos internas en la Parroquia de Calderón, para iniciar el Plan Piloto 2 y en 30 días definir la pertinencia de incluir estas rutas en los Contratos de Operación de las operadoras que están en el área de influencia de la Parroquia

Octubre de 2018

RUTAS ALIMENTADORAS

RUTA	FLOTA	OBSERVACION	DECISION	MOTIVO	PRESUPUESTO EMPRESA
BABILONIA-LACRUZ-ZABALA-T.CARCELEN	12	Presencia de rutas informales que hacen lo mismo	NO	No se va a implementar nuevo Andén en T.Carcelén	
LUZ Y VIDA - T.CARCELEN	10	Presencia de rutas informales que hacen lo mismo; Y no hay capacidad en T.Carcelén	NO	No se va a implementar nuevo Andén en T.Carcelén	
ANA MARÍA-DIVINO NIÑO-T.CARCELÉN	11	Ya existe servicio a T.Carcelén y falta capacidad en Carcelén; ahorita está llegando a la Ofelia	NO	No se va a implementar nuevo Andén en T.Carcelén	PARA IMPLEMENTAR TODA LA PROPUESTA CON LA INCORPORACIÓN A T.CARCELÉN SE REQUIERE DE AL MENOS \$5,000,000.
SANTA CLARA-SAN JUAN-T.CARCELÉN	9	Porque el 99% del recorrido es igual a Alborada-T.carcelén que opera	SI	EXTENDER RECORRIDO APROX. 1 KM. POR LA CALLE MADRID DEL ACTUAL ALIMENTADOR COLINAS DEL VALLE, SE VERIFICARA FLOTA	ADICIONALMENTE DEBE CONDICIONARSE A LOS OPERADORES PARA INGRESAR NUEVAS UNIDADES A LA ALIMENTACION: EL MODELO DE PAGO DEBE CAMBIARSE A KM-PASAJERO
BICENTENARIO-EL LABRADOR	12	Puede implementarse, pero cuando esté operativo T.Labrador	SI	CUANDO OPERE TERMINAL LABRADOR	

Octubre de 2018



SECRETARÍA DE MOVILIDAD

RUTAS DEL PROCESO DE REGULARIZACIÓN OM 128
PARA LOS SECTORES INTERNOS DE LA PARROQUIA
DE CALDERON

RUTA	OPERADORA
BONANZA-CALDERON-CARAPUNGO	A DEFINIR
SANTA CLARA-POMASQUI-CARAPUNGO	A DEFINIR
CALDERON-CONJUNTO MARIANITAS-CARAPUNGO	A DEFINIR

Octubre de 2018



ORDENANZA METROPOLITANA 128

Con base a la Disposición Transitoria Tercera citada anteriormente, se han recibido las siguientes solicitudes de organizaciones informales, para análisis de nuevas rutas en la zona rural y urbana del DMQ:

- 1.- Asociación de Transportes TRANSCARABURO S.A. (Pretende operar en la parroquia de Yaruquí, barrio Otón de Vélez)
- 2.- Pre – Compañía de Transporte en Microbuses “Ruta Escondida” (Pretende operar en las parroquias de Atahualpa, Chavezpamba, Perucho, San José de Minas y Puéllaro)
- 3.- Asociación Transportes Catzuquí (Pretende operar en los sectores Norccidental de Catzuquí de Velasco)
- 4.- Transforestal (Pretende operar en la zona urbana de la Forestal)
- 5. Transportistas informales de Amaguaña (Pretenden operar en los barrios internos de la parroquia)

Octubre de 2018

ANALISIS

- Debido al tiempo transcurrido , la comunidad de Catzuquí de Velasco y de los barrios internos de la Parroquia de Amaguaña, requieren con urgencia la prestación del servicio y han solicitado se aplique el proceso establecido en el Artículo 21 de la Ordenanza Metropolitana No. 194, es decir que sean las empresas que cuentan con título habilitante las que operen en las rutas solicitadas.
- Esta petición está siendo analizada por la Dirección de Gestión de la Movilidad, para elaborar los respectivos Informes Técnicos y definir la mejor alternativa de solución.

Octubre de 2018



CONCLUSIONES

- Existe una inaplicabilidad de iniciar los procesos de factibilidad de incrementar operadoras de transporte público en algunos sectores del DMQ que no cuentan con servicio formal de transporte público, ya que el marco jurídico actual (Ordenanza Metropolitana No. 194) sólo permite que cualquier nuevo servicio sea prestado por operadoras de transporte público que cuenten con título habilitante, y en caso que estas no puedan hacerlo, deberá delegarse a la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito.
- La norma vigente, no prevé una situación para el caso en el cual no existan operadores de transporte en la zona de influencia, o a su vez la Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros NO pueda satisfacer dicha demanda de servicio.



SECRETARÍA DE MOVILIDAD

RECOMENDACIONES

- Poner en conocimiento de la Comisión de Movilidad el informe propuesto, con la recomendación de efectuar una reforma normativa para cumplir con las demandas de necesidad de transporte, permitiendo la creación de nuevas operadoras de transporte, una vez agotado el proceso definido en el Artículo 21 de la Ordenanza Metropolitana 194.

Octubre de 2018