



EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO (EPMTPQ) REGISTRO DE VOTACIÓN DE LA SESIÓN ORDINARIA DIR-EPMTPQ-2023-002 (31/07/2023)

PUNTO 3: Conocimiento de la extensión de operación nocturna de prestación del servicio de transporte público

NOMBRE	VOTACION		
	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
Ingeniero Alex Pérez Cajilema Secretario de Movilidad Miembro del Directorio	✓		
Economista Diego Martínez Vinuesa Secretario General de Planificación Miembro del Directorio	✓		
Economista Christian Cruz Rodríguez Administrador General Delegado del señor Presidente del Directorio	✓		

Para constancia de lo actuado, firman al pie de la presente.


Econ. Xavier Vásquez Hernandes
GERENTE GENERAL
SECRETARIO DEL DIRECTORIO
DE LA EMPMTPQ


Abg. José Aguirre Márquez
SECRETARIO GENERAL
PROSECRETARIO DEL
DIRECTORIO DE LA EPMTPQ

Transporte de
Pasajeros



Quito
Alcaldía Metropolitana
Quito renace

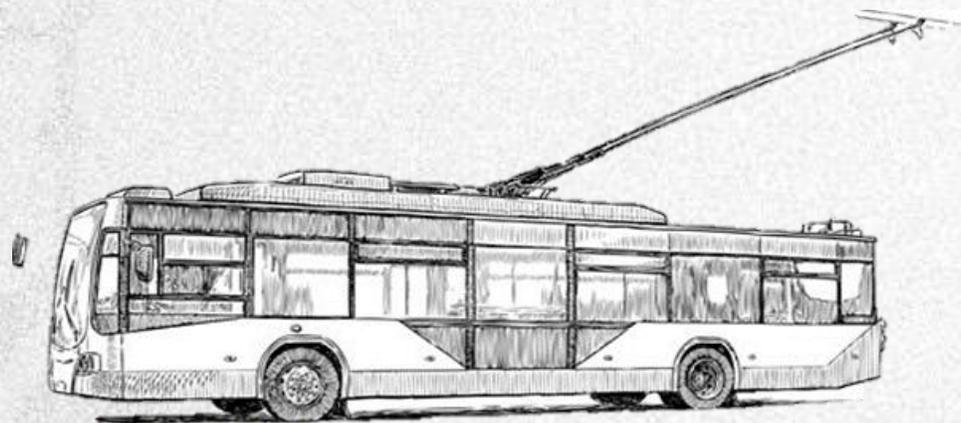
Propuesta de **Operación** en horario nocturno extendido



Antecedentes Velada

La EMPTPO pre pandemia contaba con el servicio Plan Trolebús 24 horas el cual contaba con la ruta nocturna Terminal Quitumbe - Terminal Carcelén, el servicio que se brindaba estaba dado con 2 unidades que salían simultáneamente, uno del Terminal Quitumbe hacia el norte, y otro de la Estación Norte la Y, hacia el sur, a partir de las ocho, con un intervalo de 1 hora; de lunes a viernes y a partir de las 22h00, cada 45 minutos los sábados, domingos y feriados.

Demanda Promedio (Enero -Septiembre 2019)

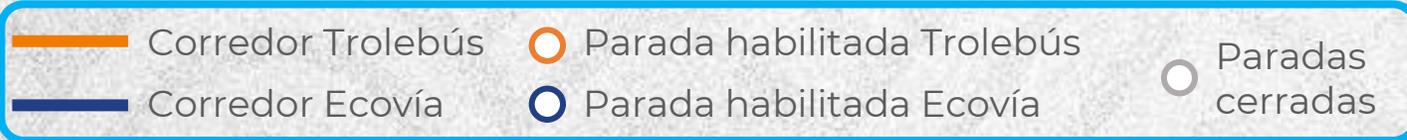


Día	#	%
Lunes	4.015	11,12%
Martes	2.180	6,04%
Miércoles	2.107	5,83%
Jueves	2.686	7,44%
Viernes	5.604	15,52%
Sábado	10.438	28,90%
Domingo	9.086	25,16%
TOTAL	36.116	100,00%

Paradas operativas Corredores Trolebús y Ecovía



Simbología



Parámetros operacionales



Propuesta				
	Lunes a jueves	Viernes	Sábado	Domingo
	22h10 a 23h10	22h10 a 01h10	21h10 a 00h10	20h10 a 21h10
Despacho	Intervalo 60 min	Intervalo 30 min	Intervalo 30 min	Intervalo 60 min
	8	28	28	8
Intervalo	Despachos	Despachos	Despachos	Despachos

Tiempo de viaje
55 min

Tiempo en andén
5 min

Costos de operación

Propuesta

\$	Lunes a jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Día	471,79	1.588,99	1.539,31	471,79
Mes	7.548,68	7.944,98	7.696,55	1.887,17
Año	90.584,17	95.339,58	92.358,62	22.646,04

Total Mes
25.077,37

Total Año
300.928,42

Transporte de
Pasajeros



Quito
Alcaldía Metropolitana

Costos de operación

COSTOS EN USD \$				
RUBRO	TÍPO DE DÍA	Costo por Factor	Costo Mes	Costo Año
COSTO CONSUMO DE DIESEL (Rendimiento de Galón = 1 Galón cada 3 km) Costo de Galón Diesel = \$ 1,75)	Lunes a Jueves	94,73	1.515,73	18.188,80
	Viernes	331,57	1.657,83	19.894,00
	Sábados	331,57	1.657,83	19.894,00
	Domingos	94,73	378,93	4.547,20
COSTO MANTENIMIENTO	Lunes a Jueves	73,08	1.169,28	14.031,36
	Viernes	255,78	1.278,90	15.346,80
	Sábados	255,78	1.278,90	15.346,80
	Domingos	73,08	292,32	3.507,84
COSTO ENERGÍA	Lunes a Jueves	32,48	519,68	6.236,16
	Viernes	113,68	568,40	6.820,80
	Sábados	113,68	568,40	6.820,80
	Domingos	32,48	129,92	1.559,04
PERSONAL	Lunes a Jueves	271,50	4.343,99	52.127,85
	Viernes	887,97	4.439,83	53.277,98
	Sábados	838,28	4.191,42	50.297,02
	Domingos	271,50	1.086,00	13.031,96
		Total	25.077,37	300.928,42

Valor por tipo de día en USD \$							
Tipo de día	Combustible	Mantenimiento	Energía	Personal	Total Día	Total Mes	Total Año
Lunes a Jueves	94,73	73,08	32,48	271,50	471,79	7.548,68	90.584,17
Viernes	331,57	255,78	113,68	887,97	1.588,99	7.944,97	95.339,58
Sábados	331,57	255,78	113,68	838,28	1.539,31	7.696,55	92.358,62
Domingos	94,73	73,08	32,48	271,50	471,79	1.887,17	22.646,04
					TOTAL	25.077,37	300.928,42

Parámetros operacionales

Propuesta 2



	Lunes a Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
 Horario	22:10 a 04:10	22:10 a 04:45	21:10 a 5:00	20:10 a 4:10
 Despacho	7 por estación = Total 28 Despachos	14 por estación = Total 56 Despachos	15 por estación = Total 60 Despachos	9 por estación = Total 36 Despachos
 Intervalo	60 minutos	30 minutos	30 minutos	60 minutos

Tiempo de viaje Domingo - Jueves
50 minutos

Tiempo de viaje Viernes y Sábados
55 minutos

Transporte de Pasajeros



Quito
Alcaldía Metropolitana

Costos de operación

PROPUESTA 2				
RUBRO	TÍPO DE DÍA	Costo por Factor	Costo Mes	Costo Año
COSTO CONSUMO DE DIESEL (Rendimiento de Galón = 1 Galón cada 3 km) Costo de Galón Diesel = \$ 1,75)	Lunes a Jueves	331,57	5.305,07	63.660,80
	Viernes	663,13	3.315,67	39.788,00
	Sábados	710,50	3.552,50	42.630,00
	Domingos	426,30	1.705,20	20.462,40
COSTO MANTENIMIENTO	Lunes a Jueves	255,78	4.092,48	49.109,76
	Viernes	511,56	2.557,80	30.693,60
	Sábados	548,10	2.740,50	32.886,00
	Domingos	328,86	1.315,44	15.785,28
COSTO ENERGÍA	Lunes a Jueves	113,68	1.818,88	21.826,56
	Viernes	227,36	1.136,80	13.641,60
	Sábados	243,60	1.218,00	14.616,00
	Domingos	146,16	584,64	7.015,68
PERSONAL	Lunes a Jueves	924,29	14.788,68	177.464,18
	Viernes	924,29	4.621,46	55.457,56
	Sábados	924,29	4.621,46	55.457,56
	Domingos	924,29	3.697,17	44.366,04
		Total	57.071,75	684.861,02

Relación Costo / Beneficio Velada

Ingresos		
Día	Proyección Pajeros mensual	Valor Diario (0,35ctvos)
Lunes	4.015	1.405
Martes	2.180	763
Miércoles	2.107	737
Jueves	2.686	940
Viernes	5.604	1.961
Sábado	10.438	3.653
Domingo	9.086	3.180
TOTAL	36.116	12.641

Egresos Velada en Usd	
Rubro	Valor Propuesta 4
Combustible	13.878
Mantenimiento	10.706
Energía	4.758
Personal	27.729
Total	57.072

Diferencia = Usd -44.431

Subsidio= Usd 1,23

% Ingreso sobre el Costo = 22,15%

Recomendación EPMTPQ



“La movilidad es un derecho social fundamental como la educación y la salud” Luis Gutiérrez



Este servicios esta orientado a vincular la movilidad con el modelo de ciudad, reactivando las actividades nocturnas acorde al Plan de Gobierno del Alcalde en Apoyo al desarrollo Económico de Quito, ciudad 24 Horas



Visibilizar las personas y sus necesidades con una movilidad asequible en igualdad de condiciones para todos, desarrollar múltiples servicios de movilidad



Este servicio se debe implementar de manera paulatina reconociendo las diferentes necesidades de la ciudadanía por lo cual se propone se inicie con la propuesta 1, con el fin de poder realizar un estudio de demanda para evaluar la aplicación de las siguientes fases que responde a una jornada nocturna con lo cual se contaría con un servicio 24/7 los 365 días del año.



Este servicio debe articular con los demás servicios municipales y nacionales como la seguridad, salud, educación lo que garantizará una dinamización integral de la ciudad

INFORME TÉCNICO EXTENSIÓN DE OPERACIÓN NOCTURNA

1. Antecedentes

En las ciudades el transporte cumple un rol muy importante en el desarrollo de la economía y la cultura, pero sabemos que la demanda de servicio ha sufrido cambios drásticos debido a la pandemia en el 2020 que nos han obligado a ajustar y articular la cadena de suministro en el transporte Municipal.

La economía nocturna que hasta antes de la pandemia era dinámica, requiere de una reactivación urgente sin que el transporte sea una limitación para el crecimiento de un sector vital para la ciudad y el país. El fortalecimiento de la cadena de valor en todas las franjas horarias tiene que verse beneficiada al contar con un sistema continuo y confiable de transporte público.

Luego de las afectaciones a nivel mundial, la gestión en la nocturnidad se encuentra en proceso de desarrollo con el principal reto de que se cuente con sistemas de transporte público durante la noche cuando las rutas convencionales y municipales reducen las frecuencias y desaparecen después de las 22:30.

El servicio fue creado en el año 2013 con el fin de satisfacer la demanda que requiere movilizarse durante la noche y madrugada a realizar sus actividades laborales, de diversión y económicas.

En pre pandemia la operación nocturna se prestó con la siguiente cobertura:

- *ESTACIÓN RÍO COCA - ESTACIÓN QUITUMBE*: De 00h00 a 04h40.
- *ESTACIÓN LABRADOR – ESTACIÓN QUITUMBE*: De 23h00 a 04h40.

Los datos de demanda por día promedio del periodo de enero a septiembre de 2019:

Figura 2. Usuarios/tipo día

Día	Usuarios	Ponderado
Lunes	4.015	11,12%
Martes	2.180	6,04%
Miércoles	2.107	5,83%
Jueves	2.686	7,44%
Viernes	5.604	15,52%
Sábado	10.438	28,90%
Domingo	9.086	25,16%
TOTAL	36.116	100,00%

Fuente: Área de Recaudación EPMT PQ. 2019

Luego de pasar una pandemia que cambió los modelos en todos los sectores de desarrollo, el sector económico y empresarial piensa constantemente reconstruir su gestión empresarial, pero para alcanzar este objetivo, la sociedad requiere facilidad de movilización.

2. Objetivo

El objetivo principal de la EPMT PQ al implementar el servicio nocturno es desarrollar una estrategia de gestión para los dos Corredores principales de servicio de transporte público Metropolitano de la ciudad de Quito en franja horaria de velada; para lo cual, como estrategia se implementaría un plan piloto que arrancararía el mes de agosto 2023 en aporte a las actividades culturales “Verano Mes de las Artes” que el Municipio llevará a cabo.

3. Desarrollo

El Plan Maestro de Movilidad Sostenible 2022-2042 establece como una de sus estrategias la *“Dinamización de la economía del DMQ a través de la eficiencia del sistema de movilidad”*

El análisis operativo en las condiciones actuales va enfocado a brindar un servicio alternativo seguro, con alto grado de confiabilidad y calidad integrándonos con la dinámica de reactivación económica en toda su cadena de valor, optimizando tiempos, riesgos y costos.

La propuesta para la prestación del servicio de velada se inicia en la presentación de un rutero con pocas variaciones con respecto al último trazado antes de la pandemia, ya que, para la elección de las paradas obligatorias se ha desarrollado el criterio de prioridad por puntos de destino con mayor incidencia.

Si bien es cierto la prioridad son las paradas que se definen en la tabla, no se descarta que, en casos de emergencia o seguridad ciudadana, se deba realizar desembarques emergentes con la debida asistencia del personal de la EPMT PQ. Se mantendrá en evaluación la necesidad de incluir nuevas paradas a más de las ya establecidas.

Tabla 1. Paradas operación de velada

CENTRAL TROLEBUS			ECOVÍA		
ord.	SUR -NORTE	NORTE SUR	ord.	SUR -NORTE	NORTE SUR
1	Estación Quitumbe	El Labrador	1	Estación Quitumbe	Estación Río Coca
2	Morán Valverde	La Y	2	El Capulí	Los Sauces
3	Quimiag	Mariana de Jesús	3	Puente de Guajaló	Naciones Unidas
4	Ajaví	La Colón	4	San Bartolo	San Martín
5	I. España	La Mariscal	5	El Recreo	Baca Ortiz
6	E. El Recreo	El Ejido	6	Estadio de Chimbacalle	Casa de la Cultura
7	Villa Flora	Sto. Domingo	7	Playón de la Marín	Eugenio Espejo
8	Sto. Domingo	Villa Flora	8	Marín Central	Marín Central
9	El Ejido	E. El Recreo	9	Eugenio Espejo	Playón de la Marín
10	La Mariscal	I. España	10	Casa de la Cultura	Estadio de Chimbacalle
11	La Colón	Ajaví	11	Baca Ortiz	El Recreo
12	Mariana de Jesús	Quimiag	12	San Martín	San Bartolo
13	La Y	Morán Valverde	13	Naciones Unidas	Puente de Guajaló
14	El Labrador	Estación Quitumbe	14	Los Sauces	El Capulí
			15	Estación Río Coca	Estación Quitumbe

Fuente: Elaboración propia

Los parámetros operacionales contemplan intervalos adecuados a la demanda por tipo de día, mismos que se definen con el número de frecuencias de igual manera; en preciso también resaltar el tiempo de ½ ciclo (de estación a estación) de 55 minutos con un tiempo de espera para la siguiente partida de 5 minutos. Es importante también explicar que las distancias entre las estaciones del Labrador a Quitumbe y de Río Coca a Quitumbe, en promedio son similares, por lo que para el presente informe se considera la media de 20 kilómetros.

Tomando en consideración que no se cuenta con datos actualizados sobre la demanda existente en horario nocturno posterior al cierre de operación de los Corredores, se propone:

Figura 3. Resumen parámetros operacionales

Propuesta				
	Lunes a jueves	Viernes	Sábado	Domingo
	22h10 a 23h10	22h10 a 01h10	21h10 a 00h10	20h10 a 21h10
	Intervalo 60 min	Intervalo 30 min	Intervalo 30 min	Intervalo 60 min
	 8 Despachos	 28 Despachos	 28 Despachos	 8 Despachos

4. Conclusiones y recomendaciones

- Tal y como hemos podido comprobar, este servicio está orientado a vincular la movilidad con el modelo de ciudad, reactivando las actividades nocturnas acorde al Plan de Gobierno del alcalde en apoyo al desarrollo económico de Quito, ciudad 24 horas.
- Tras el análisis, se concluye que la ciudad de Quito requiere urgente de la aplicación de estrategias operativas que impulsen nuevos mercados por medio de la creación de valor y seguridad.
- Se propone implementar este servicio de manera paulatina reconociendo las diferentes necesidades de la ciudadanía, con el fin de poder realizar un estudio de demanda para evaluar la aplicación de una siguiente fase.
- Visibilizar las personas y sus necesidades con una movilidad asequible en igualdad de condiciones para todos, desarrollar múltiples servicios de movilidad
- Realizar alianzas estratégicas con las entidades pertinentes para que los viajes que realicen los usuarios sean seguros.
- Involucrar de forma activa a personal de Seguridad de la empresa con operativos especiales y al área de Comunicación para difusión en medios.



Firmado electrónicamente por:
FABRICIO GUILLERMO
VARGAS MERINO

Fabricio Vargas Merino

Coordinador de Gestión del Sistema Integrado de Transporte, encargado

Transporte de
Pasajeros



Quito
Alcaldía Metropolitana



Firmado electrónicamente por:
GIOVANNA ALEXANDRA
CANAS ACUNA

Giovanna Cañas Acuña
Gerente de Operaciones, encargada

Para mayor información sobre las actividades del sistema de transporte municipal
sigue nuestras cuentas de redes sociales:
[@transportequito](#); en Twitter, Facebook y TikTok, así como [@transportepasajerosquito](#), en Instagram

www.trolebus.gob.ec
Av. 5 de Junio S/N entre Av. Rodrigo de Chávez y Gatazo - PBX: 266 5023

Quitorenace



INFORME FINANCIERO
PROYECTO MODERNIZACIÓN
DEL
SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO
METROPOLITANO DE PASAJEROS
(Extensión Operacional Nocturna)



Contenido

INFORME FINANCIERO PRESUPUESTARIO PROYECTO MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO DE PASAJEROS (EXTENSIÓN OPERACIÓN NOCTURNA)

INFORME FINANCIERO PRESUPUESTARIO PROYECTO MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO DE PASAJEROS (EXTENSIÓN OPERACIÓN NOCTURNA).....	2
1. ANTECEDENTES	2
2. BASE LEGAL	2
3. ANÁLISIS FINANCIERO	3
4. CONCLUSIÓN	3
5. RECOMENDACIÓN.....	3

**INFORME FINANCIERO PRESUPUESTARIO
PROYECTO MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO DE
PASAJEROS
(EXTENSIÓN OPERACIÓN NOCTURNA)**

1. ANTECEDENTES

Dentro del programa de la Alcaldía de Quito se estableció el programa de movilidad, mismo que está orientado a mejorar el servicio de transporte y vincularlo con el modelo de ciudad, reactivando las actividades nocturnas acorde al Plan de Gobierno Metropolitano en apoyo al desarrollo Económico de Quito, ciudad 24 horas.

En los principios del Plan de Gobierno Metropolitano de Quito, se establece:

Movilidad Sostenible

Promoción de nuevos patrones de movilidad en donde se potencie el uso del transporte público como prioridad, fortaleciendo la articulación de todos los componentes.

También se establece rediseñar las rutas y horarios de buses para ampliar la cobertura y apoyar al desarrollo económico de Quito, ciudad 24 horas.

2. BASE LEGAL

El numeral 6 del artículo 264 de la Constitución, en concordancia con el artículo 266 ibidem, establece que los gobiernos autónomos descentralizados municipales tienen la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio

El segundo inciso del artículo 130 del COOTAD referente al ejercicio de la competencia de tránsito y transporte señala en su inciso segundo que, a los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal.

En cumplimiento al Código Orgánico de Planificación y Finanzas Publicas en su artículo Art. 115.- que indica "Certificación Presupuestaria. - Ninguna entidad u organismo público podrán contraer compromisos, celebrar contratos, ni autorizar o contraer obligaciones, sin la emisión de la respectiva certificación presupuestaria."

3. ANÁLISIS FINANCIERO

La EPMPQ presenta las siguientes cifras:

DESCRIPCIÓN	2021	2022	2023 EJECUTADO (*)
INGRESOS OPERATIVOS	20.107.447,19	32.242.122,85	17.971.937,39
GASTOS OPERTIVOS	61.575.640,69	64.838.935,70	34.462.363,88
PERDIDA OPERATIVA	-41.468.193,50	-32.596.812,85	-16.490.426,49

(*) Información enero a junio 2023

Debido a la diferencia significativa entre ingresos y gastos operacionales, la EPMPQ recibe aportes económicos del MDMQ con transferencias que permiten cubrir las pérdidas operacionales.

En caso de implementar la extensión del horario en la operación nocturna, la pérdida operacional sería mayor y consecuentemente se incrementaría el aporte económico del MDMQ.

4. CONCLUSIÓN

- Los gastos operacionales en el servicio de transporte que ofrece la EPMPQ, son más altos que los ingresos operacionales, por lo que el financiamiento de la operación del sistema de Transporte Público de Pasajeros contiene un gran componente municipal. Al implementar la extensión del horario en la operación nocturna, el valor de la transferencia por parte del MDMQ se incrementaría, ya que los ingresos operacionales no cubren la totalidad de sus costos.

5. RECOMENDACIÓN

- Implementar un plan piloto de la extensión de la operación nocturna ciudad 24 horas, que posteriormente será evaluado para lo cual se requerirá informes técnico, financiero y jurídico, que permita determinar el cumplimiento de los objetivos del MDMQ.



Firmado electrónicamente por:
**JAIME RICARDO
ZAMBRANO LAVERDE**

Ing. Jaime Zambrano
Gerente Administrativo Financiero



Firmado electrónicamente por:
**FERNANDO DANIEL
CAIZAPANTA JACOME**

CPA Daniel Caizapanta
Coordinador Financiero Encargado



Firmado electrónicamente por:
**JEFFERSON JALIL
GARCIA DEL CASTILLO**

Ing. Jalil García
Especialista de Presupuesto

Memorando Nro. EPMTPQ-GJ-2023-0563-M

Quito, D.M., 24 de julio de 2023

PARA: Xavier Vásquez Hernández
Gerente General
GERENCIA GENERAL

ASUNTO: Informe jurídico extensión de operación nocturna

De mi consideración:

En atención a lo establecido en el artículo 55 del Código Orgánico Administrativo siendo este parte de los insumos necesarios para que el Directorio de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, esta Gerencia Jurídica presenta el Informe de pertinencia y viabilidad legal correspondiente:

1. ANTECEDENTES:

1.1. El Informe Técnico de Extensión de Operación Nocturna, fue elaborado por la Gerencia de Operaciones, el mismo fue suscrito por el Coordinador de Gestión del Sistema Integrado de Transporte (e), Fabricio Vargas Merino; y, la Ing. Giovanna Cañas Gerente de Operaciones (e.), documento que señala lo siguiente:

“4. Conclusiones y recomendaciones

- *Tal y como hemos podido comprobar, este servicio está orientado a vincular la movilidad con el modelo de ciudad, reactivando las actividades nocturnas acorde al Plan de Gobierno del alcalde en apoyo al desarrollo económico de Quito, ciudad 24 horas.*
- *Tras el análisis, se concluye que la ciudad de Quito requiere urgente de la aplicación de estrategias operativas que impulsen nuevos mercados por medio de la creación de valor y seguridad.*
- *Se propone implementar este servicio de manera paulatina reconociendo las diferentes necesidades de la ciudadanía, con el fin de poder realizar un estudio de demanda para evaluar la aplicación de una siguiente fase.*
- *Visibilizar las personas y sus necesidades con una movilidad asequible en igualdad de condiciones para todos, desarrollar múltiples servicios de movilidad*
- *Realizar alianzas estratégicas con las entidades pertinentes para que los viajes que realicen los usuarios sean seguros.*
- *Involucrar de forma activa a personal de Seguridad de la empresa con operativos especiales y al área de Comunicación para difusión en medios”.*

1.2. Mediante “INFORME FINANCIERO PROYECTO MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO DE PASAJEROS (Extensión Operacional Nocturna)”, suscrito por el Ing. Jaime Zambrano, Gerente Administrativo Financiero; CPA Daniel Caizapanta, Coordinador Financiero; y, Ing. Jalil García, Especialista de Presupuesto, en sus

Memorando Nro. EPMT PQ-GJ-2023-0563-M

Quito, D.M., 24 de julio de 2023

conclusiones y recomendaciones, manifiesta lo siguiente:

“4. CONCLUSIÓN

• *Los gastos operacionales en el servicio de transporte que ofrece la EPMT PQ, son más altos que los ingresos operacionales, por lo que el financiamiento de la operación del sistema de Transporte Público de Pasajeros contiene un gran componente municipal. Al implementar la extensión del horario en la operación nocturna, el valor de la transferencia por parte del MDMQ se incrementaría, ya que los ingresos operacionales no cubren la totalidad de sus costos.*

5. RECOMENDACIÓN

• *Implementar un plan piloto de la extensión de la operación nocturna ciudad 24 horas, que posteriormente será evaluado para lo cual se requerirá informes técnico, financiero y jurídico, que permita determinar el cumplimiento de los objetivos del MDMQ”.*

2. BASE LEGAL:

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.-

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

Artículo 227.- “La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación.”

Artículo 238.- “Los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. En ningún caso el ejercicio de la autonomía permitirá la secesión del territorio nacional.

Constituyen gobiernos autónomos descentralizados las juntas parroquiales rurales, los concejos municipales, los concejos metropolitanos, los consejos provinciales y los consejos regionales.”

CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN – COOTAD. -

Artículo 84.- Funciones.- Son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano:

e) *Elaborar y ejecutar el plan metropolitano de desarrollo, de ordenamiento territorial y las políticas públicas en el ámbito de sus competencias y en su circunscripción territorial, de manera coordinada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, y realizar en forma permanente, el seguimiento y rendición de cuentas sobre el cumplimiento de las metas establecidas; (...)*

Memorando Nro. EPMTPQ-GJ-2023-0563-M

Quito, D.M., 24 de julio de 2023

q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio;

LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

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

Artículo 30.5.- Competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales Metropolitanos y Municipales.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados tendrán las siguientes competencias:

a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa del Ministerio rector del Transporte y la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como la que expidan los Gobiernos Autónomos Descentralizados, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal; (...)

c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del sector

v) Expedir las ordenanzas necesarias que permitan planificar, regular, gestionar y controlar la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, de acuerdo con su modelo de gestión previo informe favorable de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

Artículo 52.- El Estado garantizará la prestación del servicio de transporte público en forma colectiva y/o masiva de personas animales y bienes, dentro del territorio nacional, haciendo uso del parque automotor ecuatoriano y sujeto a una contraprestación económica.

Artículo 54.- Aspectos de atención en la prestación del servicio de transporte terrestre.- La prestación del servicio de transporte atenderá los siguientes aspectos:

(...) b) La eficiencia en la prestación del servicio;

Artículo 201.- Los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros tienen derecho a:

a) Ser transportados con un adecuado nivel de servicio, pagando la tarifa correspondiente (...);

LEY ORGÁNICA DE EMPRESAS PUBLICAS.-

Artículo 3.- “Principios.- Las empresas públicas se rigen por los siguientes principios:

“1. Contribuir en forma sostenida al desarrollo humano y buen vivir de la población ecuatoriana;

2. Promover el desarrollo sustentable, integral, descentralizado y desconcentrado del Estado, y de las actividades económicas asumidas por éste.

Memorando Nro. EPMTPQ-GJ-2023-0563-M

Quito, D.M., 24 de julio de 2023

(...) 4. *Propiciar la obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, universalidad, accesibilidad, regularidad, calidad, continuidad, seguridad, precios equitativos y responsabilidad en la prestación de los servicios públicos.*”

Artículo 9.- “Atribuciones del Directorio. - Son atribuciones del Directorio las siguientes:

1. *Establecer las políticas y metas de la Empresa, en concordancia con las políticas nacionales, regionales, provinciales o locales formuladas por los órganos competentes y evaluar su cumplimiento;(...*

(...) 4. *“Aprobar las políticas aplicables a los planes estratégicos, objetivos de gestión, presupuesto anual, estructura organizacional y responsabilidad social corporativa;(...)”*

(...) 6. *Aprobar el Plan Estratégico de la empresa, elaborado y presentado por la Gerencia General, y evaluar su ejecución (...)*

(...) 16. *Las demás que le asigne esta Ley, su Reglamento General y la reglamentación interna de la empresa (...);*

Artículo 11.- Deberes y Atribuciones del Gerente General.- El Gerente General, como responsable de la administración y gestión de la empresa pública, tendrá los siguientes deberes y atribuciones:

(...) 4. *Administrar la empresa pública, velar por su eficiencia empresarial e informar al Directorio trimestralmente o cuando sea solicitado por éste, sobre los resultados de la gestión de aplicación de las políticas y de los resultados de los planes, proyectos y presupuestos, en ejecución o ya ejecutados(...);*

REFORMA EL REGLAMENTO INTERNO DEL DIRECTORIO (RID) DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE PASAJEROS DE QUITO

“Artículo 6.- Deberes y Atribuciones del Directorio. - Son deberes y atribuciones del Directorio de la EPMTPO, en concordancia con las establecidas en el Art. 9 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas, los siguientes:

(...)i) *Cumplir y hacer cumplir las atribuciones que han sido delegadas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito a la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, en su calidad de Unidad de Gestión, para la prestación o administración de los servicios públicos que se encuentran bajo su competencia (...)*”

3. ANÁLISIS:

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito en relación con los antecedentes descritos, efectuó el análisis para la Extensión de la Operación Nocturna conforme se ha presentado en los informes anexos siendo estos el Informe Financiero y el Informe Técnico.

Por lo cual, la Gerencia de Operaciones en observancia del Plan Maestro de Movilidad Sostenible

Memorando Nro. EPMPQ-GJ-2023-0563-M

Quito, D.M., 24 de julio de 2023

2022-2042, el mismo que establece como una de sus estrategias la “*Dinamización de la economía del DMQ a través de la eficiencia del sistema de movilidad*”, presenta una propuesta para la ampliación de operación.

Considerando que la EPMPQ, conforme determina en el informe técnico, antes de la pandemia (siendo denominado este periodo pre pandemita) realizaba una cobertura de la siguiente manera:

- *ESTACIÓN RÍO COCA - ESTACIÓN QUITUMBE: De 00h00 a 04h40.*
- *ESTACIÓN LABRADOR – ESTACIÓN QUITUMBE: De 23h00 a 04h40”.*

Por lo que, con el fin de dinamizar los procesos y sobre todo siendo necesario que la EPMPQ se apegue a los lineamientos señalados en el Plan Maestro de Movilidad Sostenible 2022-2042, se hace una propuesta de ruteo el mismo que conforme lo determina el área técnica tiene pocas variaciones con respecto al último trazado antes de la pandemia.

Se han observado intervalos adecuados conforme a la demanda que se puede presentar día a día, haciendo énfasis en los datos actualizados referente a la demanda existente en horario nocturno, por lo cual el mismo se ve alineado al plan de gobierno municipal referente al desarrollo económico de Quito, ciudad 24 horas.

Dentro del informe financiero, como recomendación señala que es menester contar con un plan piloto de la extensión de la operación nocturna ciudad 24 horas, que posteriormente deba ser evaluado para lo cual se requerirá informes técnico, financiero y jurídico, que permita determinar el cumplimiento de los objetivos del MDMQ.

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES:

En base a los antecedentes señalados y la normativa legal pertinente, esta Gerencia Jurídica emite su informe de viabilidad legal para poner en conocimiento del Directorio la “*EXTENSIÓN DE OPERACIÓN NOCTURNA*” con el fin de garantizar la calidad y eficiencia en la operación y administración del servicio de transporte público que se encuentra a cargo de la EPMPQ.

El mismo se encuentra apegado a la normativa legal vigente tanto de planificación, como a la normativa financiera establecidas en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD, Ley Orgánica de Empresas Públicas, Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, Ordenanzas Metropolitanas sin contravenir disposición legal alguna.

Por lo expuesto, y una vez que la Gerencia General apruebe los informes técnico y financiero presentados por la Gerencia de Planificación y la Gerencia Administrativa Financiera, referente a la Modernización del Sistema de Transporte Público Metropolitano de Pasajeros, podrá poner en conocimiento del Directorio de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, el avance de dicho proyecto, conforme lo dispuesto en la normativa señalada.

La Gerencia Jurídica no se pronuncia sobre aspectos técnicos, administrativos, presupuestarios u operativos, por no ser de su competencia. El presente criterio es de carácter general y abstracto, y específicamente apunta a asesorar y orientar sobre la aplicación de las normas legales sobre el tema consultado y de ninguna manera interfiere en la gestión de otras unidades administrativas de esta



Memorando Nro. EPMTQP-GJ-2023-0563-M

Quito, D.M., 24 de julio de 2023

institución que no sean responsabilidad de esta Gerencia Jurídica.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,



Firmado electrónicamente por:
**JOSE LUIS
AGUIRRE**

Mgs. José Luis Aguirre Márquez
GERENTE JURÍDICO (E)

Anexos:

- Informe Financiero PROYECTO EXTENSIÓN DE LA OPERACIÓN NOCTURNA vf-signed-signed-signed.pdf
- Informe técnico velada24_07-2023-signed-signed.pdf

Copia:

Sr. Mgs. José Luis Aguirre Marquez
Prosecretario del Directorio de la EPMTQP
SECRETARÍA GENERAL
EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO

NUT: EPMTP-2023-7476

Acción	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Anibal Paul Vaca Carvajal	EPMTQP-GJ-CNC	2023-07-24	

