

REPÚBLICA DEL ECUADOR



**INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS NACIONALES
UNIVERSIDAD DE POSGRADO DEL ESTADO**

Trabajo de titulación para obtener la Maestría en Gestión Pública

ARTÍCULO CIENTÍFICO

**LA EVOLUCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL DISTRITO
METROPOLITANO DE QUITO VISTA DESDE LA OPERACIÓN DEL
CORREDOR TROLEBÚS**

Autor: Giovanna Alexandra Cañas Acuña

Director: Ph.D. Paúl Cisneros

Quito, abril 2022

AUTORÍA

Yo, Giovanna Alexandra Cañas Acuña, con CC 1713073490, declaro que las ideas, juicios, valoraciones, interpretaciones, consultas bibliográficas, definiciones y conceptualizaciones expuestas en el presente trabajo, así como los procedimientos y herramientas utilizadas en la investigación, son de absoluta responsabilidad de la autora del trabajo de titulación. Asimismo, me acojo a los reglamentos internos de la universidad correspondientes a los temas de honestidad académica.



C.I. 1713073490

AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN

"Yo Giovanna Alexandra Cañas Acuña cedo al IAEN, los derechos de publicación de la presente obra por un plazo máximo de cinco años, sin que deba haber un reconocimiento económico por este concepto. Declaro además que el texto del presente trabajo de titulación no podrá ser cedido a ninguna empresa editorial para su publicación u otros fines, sin contar previamente con la autorización escrita de la universidad"

Quito, abril 2022



GIOVANNA ALEXANDRA CAÑAS ACUÑA

CI. 1713073490

DEDICATORIA

Para mi hija Itzel, por ser mi fuerza, mi alegría, la razón por la que día a día sigo adelante. Para ti mi niña, para que sepas que, con esfuerzo y fe, todos los sueños se cumplen.

Para mi Madre, ese ángel que me acompaña cada día.

AGRADECIMIENTO

A mi Dios, por la segunda oportunidad de vida que me brindó. A mi hija, que es mi motivo y mi razón; y a mis ángeles por estar a mi lado en cada momento de este camino.

LA EVOLUCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO VISTA DESDE LA OPERACIÓN DEL CORREDOR TROLEBÚS

RESUMEN:

Varios han sido los proyectos de movilidad para Quito que contenían la visión de un sistema de transporte sostenible y sustentable y que tomaron como columna vertebral al Corredor Trolebús, sin embargo, estas políticas públicas no han dado los resultados esperados, provocando que la ciudad no continúe en el camino hacia una metrópoli cero emisiones, camino que inició en 1995.

Este artículo estudia los instrumentos de política pública de movilidad, presentes en la gestión municipal de la ciudad de Quito desde 1995 hasta 2020 y los efectos que estas políticas implementadas tuvieron en la formulación de políticas subsecuentes, como un aporte para procesos posteriores de toma de decisiones de las autoridades del sector, así como en discusiones sobre integración de políticas públicas.

Para la elaboración del presente estudio se analizó documentos de planificación, gestión y legales relacionados con la movilidad y el transporte de Quito, además se realizaron entrevistas a profesionales expertos en movilidad que se desarrollaron dentro y fuera de la gestión pública durante el período de estudio. Posterior a ello, se utilizó la taxonomía NATO de Robert Hood que establece cuatro tipos de recursos que utiliza el Estado para gobernar: nodalidad, autoridad, tesoro y organización.

Como resultado de esta investigación, se establece que, las relaciones existentes entre instrumentos y objetivos de cada política desde 1995 hasta 2020, no fueron consistentes en tres periodos de los 4 periodos analizados, lo que generó retroalimentaciones negativas de política pública.

En el marco de una nueva gobernanza, el proceso de diseño de políticas públicas requiere no solo la participación del Estado sino también de los ciudadanos, es importante detenerse a pensar en la importancia del diseño de las políticas públicas, así como del seguimiento y análisis de resultados en la implementación para aplicar correctivos necesarios que permitan que los instrumentos aplicados sean consistentes con los objetivos planteados.

PALABRAS CLAVE: movilidad, transporte, retroalimentación de políticas públicas, diseño de políticas públicas.

INTRODUCCIÓN

A pesar de que fue en 1980 que Curitiba (Brasil) inauguró el primer BRT (bus rapid transit) del mundo, fue Quito quien en 1995 dio un paso importante en la gestión de la movilidad de la ciudad, poniendo en operación el Corredor Central Trolebús, siendo éste, el primer BRT de Latinoamérica en usar vehículos eléctricos.

Gráfico No. 1

Ruta del Corredor Central Trolebús



Fuente: Empresa de Pasajeros de Quito

Desde la concepción de un sistema integrado de transporte que sea ambientalmente amigable, se implementaron políticas públicas enfocadas en una movilidad sostenible para la ciudad de Quito, dispuestas por el entonces alcalde, Rodrigo Paz Delgado.

Esta transformación del sistema de transporte urbano de pasajeros, se enfocó en generar un servicio público sostenible, que mejore la calidad del aire de la ciudad, buscando proteger la salud de los habitantes y preservar el Centro Histórico de Quito de daños producidos por la contaminación (C. Arias, comunicación personal, 01 de septiembre de 2021).

Con el pasar de los años, varios han sido los proyectos de movilidad para Quito que contenían la visión de un sistema de transporte sostenible y sustentable y que tomaron como columna vertebral al Corredor Trolebús, sin embargo, estas políticas públicas no han dado los resultados esperados, provocando que la ciudad no continúe en el camino hacia una metrópoli cero emisiones, camino que inició en 1995.

Es por esto que, el caso de Quito puede ser de interés para otras ciudades que cuentan o contarán con sistemas BRT como parte de su política de movilidad urbana; como un aporte para procesos posteriores de toma de decisiones de las autoridades del sector, así como en discusiones sobre la

coherencia de las políticas públicas, es decir, a la relación entre objetivos coherentes e instrumentos consistentes. En temas de movilidad, las políticas públicas deberían estar enfocadas en incrementar el uso del transporte público masivo, como los BRT, buscando con ello alcanzar una sostenibilidad necesaria para una gestión de ciudad, algo que no brinda el modelo del automóvil unipersonal o unifamiliar, ya que éste reduce la capacidad de movilizar personas, requiere una constante expansión de infraestructura y genera contaminación.

Este artículo se enfoca en la revisión de los mecanismos e instrumentos a través de los cuales una política pública retroalimenta a otra, así como los efectos que éstas tienen en la formulación, específicamente en el diseño, de políticas subsecuentes.

El artículo se compone de cinco secciones: la primera, referente al marco conceptual donde se genera una explicación de los instrumentos de política pública, así como los mecanismos de retroalimentación de las mismas. En la segunda sección, se explica la metodología utilizada, detallando los instrumentos de recolección de datos los cuales fueron: la revisión documental mediante el análisis histórico de la información existente y, las entrevistas semiestructuradas que se efectuaron a varios informantes para construir un análisis basado en el conocimiento de los mismos. En la tercera sección se exponen los resultados, cuyos hallazgos principales son una serie de instrumentos de política pública que fueron utilizados en cada periodo, así como, las relaciones existentes entre instrumentos y objetivos de cada política desde 1995 hasta 2020, que en el caso de este estudio no fueron consistentes en tres periodos, lo que generó retroalimentaciones negativas de política pública. En la cuarta sección se presentan las conclusiones.

MARCO CONCEPTUAL

La movilidad urbana es una necesidad básica de los habitantes de las ciudades, implica desplazarse de un lugar a otro para atender sus necesidades diarias independientemente del medio que utilicen para hacerlo. Sin embargo, al hablar de movilidad sostenible se asocia a “Garantizar que nuestros sistemas de transporte satisfagan las necesidades económicas, sociales y medioambientales de la sociedad, minimizando al mismo tiempo sus impactos no deseados en la economía, la sociedad y el medio ambiente.” (Consejo de la Unión Europea, 2006).

Gallo y Marinelli (2020) exponen que “Mejorar la calidad y cantidad de los servicios de transporte público es una de las políticas de transporte más eficientes para mejorar el reparto modal y reducir el uso del automóvil, con impactos positivos en las emisiones”, este tipo de políticas en el Distrito Metropolitano de Quito fueron aplicadas en 1995, sin embargo, los

resultados de este estudio evidenciarán que con el transcurso de los años, los instrumentos, objetivos y políticas fueron cambiando hasta llegar a la difícil situación de la movilidad en la ciudad.

Este artículo se enfoca en la revisión de los instrumentos a través de los cuales una política pública retroalimenta a otra, así como los efectos que éstas tienen en la formulación de políticas subsecuentes, es decir, un estudio de “retroalimentación de políticas” o “*policy feedback*” que, según Béland (2019) es la “variedad de formas en que las políticas existentes pueden dar forma a aspectos clave de la política y la formulación de políticas” (p. 184).

En el marco de una nueva gobernanza, cuyo proceso de dirección requiere no solo la participación del Estado sino también de los ciudadanos, es importante detenerse a pensar en la importancia del diseño de las políticas públicas al momento de su implementación, para alcanzar los objetivos dispuestos por un gobierno, atendiendo de esta manera las necesidades de la ciudad.

El estudio de la retroalimentación de políticas se originó con el trabajo seminar de Schattschneider sobre la política de tarifas en USA en 1935, luego Lowi en 1964 y Wilson en 1973 produjeron las tipologías de políticas, quienes sostuvieron que, dependiendo del tipo de política se podrían tener diferentes resultados; sin embargo, el estudio específico de la retroalimentación de políticas o “*policy feedback*” es relativamente nuevo, ya que fue en los principios de 1990 cuando este tipo de análisis “se asoció con el institucionalismo histórico” (Pierson 1993, p. 596).

En el 2019, Béland expuso que la retroalimentación de políticas públicas es la “variedad de formas en que las políticas existentes pueden dar forma a aspectos clave de la política y la formulación de políticas futuras” (p. 184). Esta variedad de formas contempla temas clásicos como el impacto de los legados de políticas en la construcción del Estado, los públicos masivos, cómo las instituciones moldean los intereses entre políticos, grupos de interés y de élite; en resumen, como lo expone Campbell (2012) “las políticas en sí pueden ser causales, dar forma al panorama político e influir en las capacidades, intereses y preferencias de los actores políticos y del propio Estado” (p. 333).

Otros autores como Schneider e Ingram (2019) determinan otra variedad de retroalimentación, la cual se explica en su artículo denominado “*Construcciones sociales, estrategias de retroalimentación anticipatoria y políticas públicas engañosas*” en el cual, afirman que “Los líderes electos adoptan “estrategias de retroalimentación anticipatoria” al diseñar políticas públicas que generen apoyo y eviten la oposición ” (p.225), refiriéndose a que los funcionarios

del Estado están seguros de contar con la aprobación de una política pública cuando ésta beneficia a grupos de poder y perjudica a los que no lo tienen.

Esta retroalimentación de políticas puede ser positiva o negativa; para Skocpol (1992) la retroalimentación positiva ocurre cuando una política pública “estimula a grupos y alianzas políticas a defender la continuidad y la expansión de la política” (pp. 58-59), en cambio la retroalimentación negativa lo que estimula es que grupos o alianzas busquen destruir la política. Estas definiciones a criterio de Moore (2020) abarcan “tanto la política en sí como sus objetivos a largo plazo” (p. 294).

Otro mecanismo de retroalimentación, es el denominado como “*lock-In Effects*” o “efectos de bloqueo”, el cual ayuda a comprender como al intentar transformar políticas existentes, los reformadores “probablemente enfrentarán no solo la resistencia de los grupos de interés y los distritos burocráticos existentes, sino también importantes costos de transición que podrían hacer que el cambio de rumbo sea costoso y políticamente peligroso” (Béland, 2010, p. 574), sin embargo, también es importante recalcar que estos bloqueos no necesariamente indican que no pueda hacerse nada y que un proyecto de cambio radical está marcado como un fracaso desde el inicio. Existen bloqueos que provocan legados negativos y que, “debilitan dichas políticas con el tiempo y tienen el potencial de desencadenar cambios que desvían el rumbo” (p. 575).

En esta línea, Howlett y Rayner (2007) proponen que, para brindar soluciones a los problemas de políticas públicas, es necesario evaluar los instrumentos o combinación de los mismos utilizados para de esta manera determinar la probabilidad de una “implementación exitosa”, tomando en consideración incluso, que “el desarrollo de nuevas políticas casi siempre se ve limitado por decisiones políticas anteriores que se han institucionalizado” (p. 1).

Para mejorar los resultados de estas políticas, es importante enfocarse en los instrumentos de política para evitar un gasto innecesario de recursos públicos y comprender las probabilidades de éxito que pudiera tener. De acuerdo con lo manifestado por Lascoumes y Le Galès (2007) la instrumentación de políticas públicas es “el conjunto de problemas planteados por la elección y el uso de instrumentos (técnicas, métodos de operación, dispositivos) que permiten que la política gubernamental se haga material y operativa [...] previendo los efectos producidos por estas elecciones (p. 4).

En el presente estudio se utilizó la taxonomía de Hood (1983) denominada NATO, acrónimo derivado de; nodalidad, autoridad, tesoro y organización, los cuales son recursos que el Estado utiliza para gobernar, y nos permite clasificar los instrumentos de acuerdo con el recurso

gubernamental del que dependen. Cabe indicar que los instrumentos pueden ser sustantivos, que son aquellos que afectan directamente a los bienes y servicios de la ciudad; o procedimentales que afectan de forma indirecta a los resultados de los procesos de políticas (Howlett y Rayner 2007, p. 3).

La nodalidad está relacionada con el acceso a la información que tiene el gobierno, Hood en su libro denominado “The Tools of Government” (1983) dice que “los gobiernos pueden utilizar la información (o la "desinformación") como una herramienta "eficaz", y lo han hecho desde la antigüedad” (p. 21). La autoridad es “la capacidad de ordenar y prohibir, recomendar y permitir, a través de procedimientos reconocidos y símbolos de identificación” (p.54). El tesoro tiene que ver con el dinero y la capacidad del gobierno de promover intercambios entre los varios actores de la sociedad. Y, la organización se refiere al poder que tiene el estado de crear o eliminar instituciones u organizaciones para su beneficio. En resumen “la 'nodalidad' influye en sus conocimientos y actitudes, el 'tesoro' en su saldo bancario, la 'autoridad' en sus derechos, estatus y deberes, y la 'organización' en su entorno físico o incluso en su persona” (Hood, 1983, p. 9).

Los Nuevos Arreglos de Gobernanza o New Governance Arrangements (NGA), que según Howlett y Rayner (2007), son “arreglos más cuidadosamente diseñados de combinaciones de instrumentos [de política]” (p. 2) se han considerado desde hace algunos años, como la solución para los problemas de políticas públicas ya que se enfocan en la “construcción de combinaciones de políticas que se espera optimicen los objetivos de los gobiernos” (p. 4); la relación entre los objetivos y la mezcla de instrumentos de política pública se detallan a continuación, tomando en consideración que el escenario referido contempla la existencia de la política P1 y luego la adopción de una política P2:

Gráfico 2

Tipología de las NGA según su relación con las políticas existentes

*Las mezclas de
instrumentos son*

	Consistente	Inconsistente
<i>Los múltiples objetivos son</i>	Coherente Integración	Incoherente Deriva
	Incoherente Conversión	Coherente Superposición

Fuente: Michael Howlett and Jeremy Rayner. Design Principles for Policy Mixes: Cohesion and Coherence in ‘New Governance Arrangements’ (p. 7). 2007.

Tomando en consideración que la consistencia aplica cuando los instrumentos se potencian unos a otros y la coherencia es la relación positiva entre objetivos; el gráfico anterior muestra que al existir objetivos coherentes con un plan establecido y, unos instrumentos consistentes, obtendremos una correcta integración de políticas. En el caso de que los instrumentos sean inconsistentes, se generará el denominado “*drift*” o deriva que implica que los objetivos no se cumplirán ya que los mismos serán cambiados, durante la implementación, por los instrumentos de política.

Al contar con objetivos incoherentes e instrumentos consistentes, se presenta una conversión, la cual pretende realizar cambios en la combinación de instrumentos que permitan cumplir objetivos en un espacio más adaptable. Finalmente, cuando los instrumentos son inconsistentes y los objetivos son incoherentes, se genera una superposición, donde la implementación de políticas probablemente cuente con problemas de cambios de combinaciones de instrumentos o aplicaciones de los mismos sobre anteriores que no generaron el resultado esperado.

METODOLOGÍA

Para el análisis cualitativo aplicado en este estudio, se ha realizado un inventario de instrumentos de política pública de movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, los cuales se han dividido en sustantivos (acción directa) y procedimentales (acción indirecta); obtenidos de las siguientes fuentes:

La revisión documental que “*consiste en un análisis de la información escrita sobre un determinado tema, con el propósito de establecer relaciones, diferencias, etapas, posturas o estado actual del conocimiento respecto al tema objeto de estudio*” (Bernal, 2010), realizada a planes de transporte o de movilidad y Planes de desarrollo y ordenamiento territorial desde 1995, informes técnicos generados por la EMSAT (actual Secretaría de Movilidad), informes de rendición de cuentas de la Alcaldía, EMSAT, EPMMOP y EPMTPO, guías de planeación de BRT, ordenanzas metropolitanas de Alcaldía y Concejo Metropolitano y resoluciones administrativas de la Secretaría de Movilidad, de los cuales se identificó y codificó de manera deductiva los diferentes instrumentos utilizados y se identificó los objetivos de política pública que se persiguieron durante el periodo de estudio.

Entrevistas semiestructuras que a decir de Corbetta (2007) “*esta forma de realizar la entrevista concede amplia libertad tanto al entrevistado como al entrevistador, y garantiza al mismo tiempo que se van a discutir todos los temas relevantes y se va a recopilar toda la información*

necesaria”, las mismas que fueron elaboradas a expertos, incluidos los gestores del sistema Trolebús, el Director de Políticas y planeamiento de la Movilidad, ex autoridades municipales tales como el ex Secretario de Movilidad, ex Concejales, ex Gerentes de la Empresa de Pasajeros y de organizaciones sociales inmersas en el sector movilidad, información que permitirá entender desde la perspectiva de los implementadores, el contexto en el cual se tomaron las decisiones, el uso de instrumentos dispuestos en cada momento y las interacciones entre antiguas y nuevas políticas. Posterior a las entrevistas semiestructuradas, existieron conversaciones informales que permitieron avanzar en el estudio, conforme se obtenían datos en la revisión documental que requerían mayor explicación.

Una vez que se obtuvieron los datos necesarios tanto de la revisión documental como de las entrevistas, fueron sintetizados en matrices por cada plan de transporte/movilidad existente en el periodo de estudio, las mismas que permitieron evidenciar que instrumentos fueron utilizados para el cumplimiento de los objetivos y generar un análisis donde se describieron los mecanismos de retroalimentación de políticas públicas existentes desde 1995 hasta el 2020.

A continuación, se muestra gráficamente el proceso de análisis aplicado:

Gráfico 3

Análisis de retroalimentación de políticas públicas



Fuente: Elaboración propia

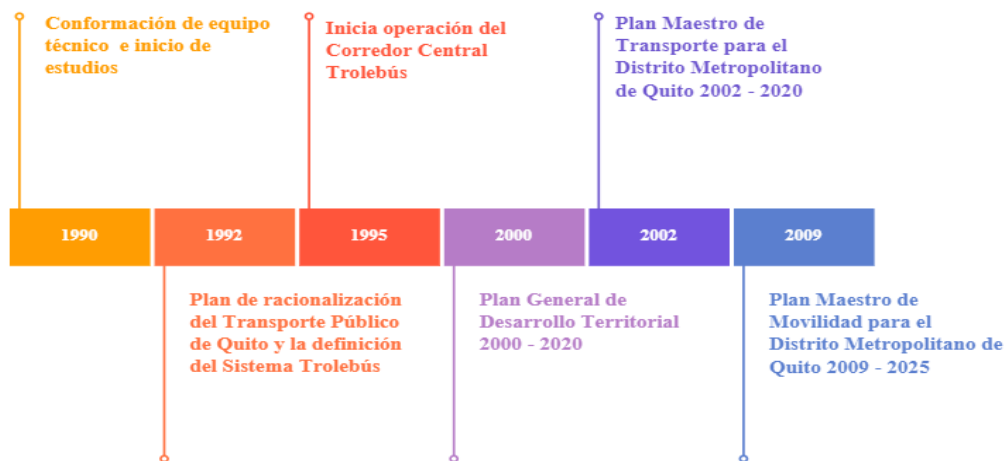
Cabe indicar que la investigadora tiene una experiencia de trabajo de 25 años en este sector, por lo que algunos de los datos colocados en este documento, corresponden a observaciones directas realizadas por la autora, existiendo de esta manera, una triangulación de información entre la revisión documental, las entrevistas aplicadas y la observación propia.

RESULTADOS:

A continuación, se detallan los resultados de la investigación realizada por cada política que regía la movilidad de la ciudad entre 1995 y 2000, en cada sección, inicialmente se detallan los instrumentos utilizados por la Municipalidad.

Gráfico 4

Línea de tiempo de creación de las políticas públicas de movilidad en Quito



Fuente: Elaboración propia

Luego se realiza un análisis en el que se categorizan dichos instrumentos, para finalmente determinar la relación existente entre éstos y los objetivos de la política y el tipo de retroalimentación que se produjo.

- *El Plan de racionalización del Transporte Público de Quito y la definición del Sistema Trolebús*

Desde el año 1990 hasta el 1992, técnicos especializados que fueron contratados por el Municipio de Quito para formar parte de la Unidad de Estudios de Transporte (UET), trabajaron en la planificación de una solución al gran problema que, en ese entonces, era el servicio de transporte urbano de la ciudad. “Un transporte con buses viejos que emanaban gran cantidad de gases contaminantes, usuarios descontentos por la mala calidad del servicio, tiempos de viaje sumamente altos y muchas veces en condiciones de hacinamiento” (C. Arias, comunicación personal, 01 de septiembre de 2021).

El llamado Plan de racionalización del transporte público de Quito contemplaba:

una reestructuración institucional que requería entre varios temas, la creación una autoridad única de transporte, la cual ejercería funciones inherentes a la planificación y regulación del sistema de transporte, siendo las operadoras privadas las ejecutoras de una red integrada de

transporte, cuyo eje principal sería el Corredor Central Trolebús. Definición de una nueva política tarifaria, implementación de sistemas de semáforos y de gestión de tránsito en la ciudad, planificación de uso de suelo para reducir la demanda de transporte, redefinición de las rutas de transporte convencional e implementación de vehículos de baja contaminación (anónimo, comunicación personal, 04 de septiembre de 2021).

El proyecto Trolebús contemplaba entre otras acciones, que el servicio fuera prestado desde Carcelén al norte, hasta Quitumbe al sur de la ciudad, con buses eléctricos, operando en estaciones y paradas elevadas a nivel del bus, eliminación de rutas convencionales paralelas e implementación del sistema de recaudo basado en tarjetas y fichas. Este proyecto fue financiado por el Gobierno Nacional y parte del costo fue condonado por el Gobierno de España¹.

En este periodo, se destacó la creación de cuatro entidades municipales:

- La Unidad Operadora del Sistema Trolebús (en adelante UOST) el 17 de noviembre de 1995 mediante Resolución No. 048, con la finalidad de ejecutar la operación del sistema integrado Trolebús.
- La Unidad de Planificación y Transporte (en adelante UPGT) mediante resolución No. 051 del 23 de noviembre de 1995, para coordinar las acciones relacionadas con el plan de racionalización del transporte público de Quito y posterior fiscalización al Trolebús.
- La Unidad Ejecutora del Sistema Trolebús, creada el 02 de diciembre de 1996 con resolución No. 113, entidad que sería la responsable de la administración y fiscalización de los contratos a realizarse para la extensión sur del Corredor Trolebús.
- La Coordinación General de Transporte Metropolitano de Quito con resolución No. 050 del 27 de octubre de 1998, a la cual se le encargó del establecimiento y dirección de una política coherente entre todas las entidades de transporte existentes en esa fecha.

Encontrándose ya en vigencia desde 1993 la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito mediante la cual se dispuso al Municipio la planificación, regulación y coordinación de todo lo relacionado con el transporte público y privado; y luego de que se superaron las graves confrontaciones que se dieron con transportistas en rechazo al proyecto Trolebús; finalmente en 1995 se puso en operación el Corredor Central Trolebús, el primer BRT (bus rapid transit) con buses eléctricos en la región, operado por la Municipalidad, situación que estuvo fuera de lo establecido en el Plan, ya que desde el inicio se había concebido que sean operadores privados

¹ Dato proporcionado por el Ing. César Arias, líder del equipo técnico de la UET.

los encargados de la prestación del servicio. Carlos Poveda, ex Gerente General de la Empresa de Pasajeros de Quito al respecto expone:

[...] nació el Trolebús, pero debía ser concesionado al quinto año, lo que no sucedió, y hoy estamos viviendo esas consecuencias, que nadie ha renovado los trolebuses porque no hay quien compre, el Municipio no tiene dinero para ello. Si hubiera sido concesionado, dentro de sus obligaciones estaría la renovación de flota y tuviéramos buses nuevos, y el Municipio cumpliría con el equilibrio financiero” (C. Poveda, comunicación personal, 01 de septiembre de 2021).

El Corredor Trolebús inició operaciones en carriles exclusivos desde el Terminal Sur El Recreo hasta la calle Esmeraldas (centro de la ciudad), mediante un sistema de pago que permitía el uso de dinero en efectivo, tarjetas y fichas metálicas para tarifas reducidas de acuerdo a lo planificado. “El acceso de los usuarios a las unidades fue en paradas elevadas que, al estar acorde con el nivel de los buses, permitía el ingreso y salida adecuados, en especial para las personas con discapacidad” (anónimo, entrevista personal, 04 de septiembre 2021).

En lo que respecta a la política tarifaria “se trabajó en las bases para que las tarifas sean fijadas siguiendo una metodología técnica, independiente de cualquier presión. En ese tiempo se expuso que era indispensable aprobar una ordenanza estableciendo el modelo tarifario, de no hacerlo la vida del proyecto estaría en riesgo” (anónimo, entrevista personal, 04 de septiembre 2021). Desde el inicio de la operación del Trolebús el pasaje fue de 2.000 sucres, sin embargo, debido al incremento de precios y a la variación del precio del dólar; desde el 2000 se incrementó a 2.500 sucres, para cubrir los costos de repuestos y mantenimiento tanto de los trolebuses como de las paradas y estaciones. El Trolebús mantuvo tarifas más altas que los servicios convencionales hasta la administración de Paco Moncayo (2000 – 2009).

La UPGT en 1999, desarrolló un programa de modernización del transporte que contempló los siguientes proyectos (PNUD, 1999, p. 7):

- Extensión del proyecto trolebús al norte y al sur.
- Fortalecimiento del Corredor Trolebús.
- Construcción de carriles exclusivos en la Av. 6 de Diciembre.
- Construcción de carriles exclusivos en la troncal occidental.
- Construcción de carriles exclusivos en la troncal oriental.
- Implantación del bus tipo para Quito, que consistía en un bus de gran capacidad y bajo en emisiones.
- Implementación de semáforos con control computarizado en 200 intersecciones.
- Implantación de un sistema integrado de tarifas.
- Concesión del Trolebús a operadores privados.

El Alcalde Roque Sevilla en 1998, mediante la Dirección de Medio Ambiente inició los controles de contaminación ambiental y propuso en ese entonces, reducir los años de vida de los buses de 20 a 15; acciones que provocaron fuertes problemas con los transportistas, quienes rechazaron radicalmente estas iniciativas, sin embargo, estas acciones estaban respaldadas en un decreto ejecutivo que permitía a la Municipalidad realizar controles de la contaminación atmosférica, sin que para esto sea necesaria la Policía Nacional, como hasta esa fecha lo había sido (Chauvin, 2006, p. 64).

Lo que sí se logró bajo acuerdos, fue la renovación de la flota que operaba en las rutas convencionales, por buses “tipo”, éstos fueron un modelo estándar con capacidad de 80 pasajeros y cuyas especificaciones técnicas fueron aprobadas por la Environmental Protection Agency – EPA. Este tipo de bus se mantiene hasta la actualidad como estándar para el transporte convencional urbano (Chauvin, 2006, p. 68).

En 1998 se inició la construcción del Corredor Nor Oriental Ecovía, eje planificado sobre la Av. 6 de Diciembre desde la década de 1990 en el cual operarían vehículos no contaminantes, mediante participación privada. La ejecución de obras y la repavimentación de la calzada duró dos años y medio aproximadamente, planificación afectada también por la crisis económica de 1999. Se construyeron paradas a nivel y con rampas de acceso. Este corredor fue la obra emblemática de la administración de Roque Sevilla sin embargo no pudo ser culminada en su periodo (1998 – 2000).

Desde la inauguración del Trolebús se ejecutaron varias extensiones en su servicio; una de ellas, desde el Recreo hasta la avenida Morán Valverde en abril de 2000², la cual provocó rechazo por parte de los moradores y críticas a las autoridades de turno (Roque Sevilla), ya que en este tramo se construyeron paradas bidireccionales entre los carriles exclusivos, por lo que al tener los trolebuses puertas al lado derecho, obligaba a que la operación se ejecute en sentido contrario a la circulación de vehículos livianos y transporte público convencional. Las obras civiles tuvieron retrasos considerables debido a problemas de índole económico tanto en el Municipio como en el Gobierno Central por la crisis financiera ocurrida en 1999.

Para esta fecha, el Corredor Trolebús operaba con 113 trolebuses desde la Estación Morán Valverde hasta Terminal Norte La Y³.

² La Terminal El Recreo se encuentra en la Av. Maldonado y Miguel Carrión. La Av. Morán Valverde está al sur de la ciudad de Quito.

³ Información obtenida en la Empresa de Pasajeros de Quito.

Análisis de la política No. 1

El Plan de racionalización del transporte público de Quito lideró las acciones inherentes a temas de transporte en la ciudad, logrando poner en operación al Corredor Trolebús, como un sistema de transporte eficiente y sostenible.

El objetivo de este plan fue reestructurar el transporte de Quito, para lo cual se utilizaron varios instrumentos de política pública, tales como los de organización al crear varias entidades municipales, cada una con su función específica para cumplir los objetivos propuestos. Los instrumentos de autoridad se relacionaban con los de organización, ya que se emitieron ordenanzas y resoluciones tanto del Concejo Metropolitano como de la Alcaldía para la creación de estas instituciones.

Como instrumentos de nodalidad, estaba la información técnica y operativa que se mantenía en poder de la Municipalidad previo a la generación del plan (proyecto PNUD ECU/94/011), lo que permitió que se genere el programa de modernización del transporte público, que contó con recursos no reembolsables por parte del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

Los objetivos del Plan de racionalización del transporte público de Quito fueron coherentes, y la combinación de instrumentos consistentes, por lo cual, se logró una correcta integración de políticas al contar con: instituciones articuladas enfocadas en un mismo fin; el apoyo del Gobierno Central desde el diseño del plan hasta su ejecución, así como con las acciones complementarias que se ejecutaron para el control ambiental reforzando la idea de un ambiente saludable para la ciudad, que permitieron que los problemas de transporte existentes en esos años, fueran solucionados mayoritariamente con el Corredor Trolebús como una nueva estrategia de gestión de transporte no contaminante.

- *Plan General de Desarrollo Territorial 2000 - 2020*

El Plan General de Desarrollo Territorial 2000 – 2020 fue aprobado a mediados del año 2000, durante la administración de Paco Moncayo, y se basó en el Plan de Desarrollo Integral Quito Siglo XXI (propuesta de campaña) cuya finalidad era ser:

[...] un instrumento operativo para orientar el desarrollo de la región metropolitana, la ciudad y sus centros poblados. [...] se establecen las directrices para el uso responsable del territorio, con la finalidad de atender tanto las necesidades y demandas de la sociedad quiteña en el presente y en el futuro, cuanto para garantizar la sustentabilidad humana y ambiental (Municipio de Quito, 2001, p. 4).

En el capítulo 9.4 del mencionado plan, hace referencia a la movilidad y accesibilidad metropolitana; en lo que respecta al transporte metropolitano propone:

[...] un modelo de estructuración de la red de transporte que genere un sistema de circulación metropolitana (movilidad) multidireccional y multimodal para garantizar la accesibilidad al área central y a las nuevas centralidades metropolitanas en desarrollo, para que articule las diversas zonas y localizaciones de la demanda, provea un adecuado nivel de servicio (comodidad, velocidad y costos razonables) de transporte (Municipio de Quito, 2001, p. 48).

Con respecto al modelo de gestión operativa se dispuso construir tres corredores longitudinales que operarían en carriles exclusivos: Corredor Occidental y Corredores Central Trolebús y Oriental con extensiones a Carcelén y Quitumbe cada uno. Adicional a éstos, se preveía la construcción de los corredores que circularían por la Av. 10 de Agosto – Av. La Prensa y otro por la Av. América.

Para lograr la integración de los usuarios a los servicios urbanos, interparroquiales e interprovinciales de transporte, se construirían dos terminales terrestres, uno en Quitumbe y otro en Carcelén, al sur y norte de la ciudad respectivamente; a éstos se sumarían estaciones de transferencia en la Ofelia, la Marín y la Río Coca.

Se creó dos dependencias que reemplazaron a la UPGT: la Dirección Metropolitana de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones creada en noviembre de 2000, a la cual se le encargó la formulación de políticas generales y planes sobre transporte, obras públicas y comunicaciones y, la Empresa Metropolitana de Servicios y Administración del Transporte – EMSAT mediante Ordenanza Metropolitana 055 del 13 de julio de 2001, empresa de índole operativo, la cual tenía como objetivo principal: “gestionar, coordinar, administrar, ejecutar y fiscalizar todo lo relacionado con el Sistema de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito” (Concejo Metropolitano de Quito, 2001). Adicional en febrero de 2001, mediante ordenanza No. 049, se creó la Comisión Permanente de Tránsito y Transporte Terrestre del Concejo Metropolitano de Quito, la cual estuvo conformada por cinco concejales; y por cuatro funcionarios municipales con voz, pero sin voto. Esta comisión tuvo como objetivo: “propondrá al Concejo Metropolitano recomendaciones sobre políticas relativas a vialidad, tránsito y transporte público y privado, dentro del ámbito de su competencia” (Concejo Metropolitano de Quito, 2001).

Con respecto al Corredor Ecovía, en agosto de 2001 el Alcalde Paco Moncayo decidió iniciar la operación poniendo a circular 20 trolebuses en el trayecto Río Coca – Marín, a pesar de que no estaban concluidas las estaciones ubicadas en los extremos del recorrido; esta operación provisional se ejecutaría hasta que Transoc S. A. (operadora privada) obtuviera el financiamiento necesario para la adquisición de buses articulados, situación que provocó críticas

al alcalde ya que los trolebuses circulaban en sentido contrario al flujo vehicular de la Av. 6 de Diciembre. Cabe indicar que el plan de operación de este corredor contemplaba la eliminación de rutas convencionales paralelas a la Av. 6 de Diciembre, “lo cual se cumplió parcialmente, ya que no fueron retiradas de la Av. Amazonas todas las rutas establecidas” (anónimo, 06 de noviembre de 2021).

Al contrario de lo propuesto por su predecesor, en 2001 la administración de Paco Moncayo, terminó los controles de emisiones y la regulación de la vida útil. Según Chauvin (2007) “Se acusaba a Moncayo de excesiva permisividad fundada en su alianza electoral con los transportistas, argumentando que la falta de sanciones claras a los infractores había llevado a que los choferes actúen libremente según su conveniencia” (p. 72).

Análisis de la política No. 2

Para este periodo, el documento que contenía las directrices a ser aplicadas en este sector fue el Plan General de Desarrollo Territorial 2000 – 2020 hasta el 2002, año en se aprobó el Plan Maestro de Transporte para el Distrito Metropolitano de Quito.

Como instrumentos de organización, se crearon dos dependencias municipales que reemplazaron a la UPGT, entidades que se sumaron a las ya existentes en el sector de movilidad del Municipio de Quito. A más de la Comisión Permanente de Tránsito y Transporte Terrestre del Concejo Metropolitano de Quito creada mediante ordenanza para brindar propuestas al alcalde sobre políticas a aplicarse en el sector.

Los instrumentos de autoridad evidenciados en este periodo, fueron:

- La disposición emitida para el inicio de operación del Corredor Ecovía, con la finalidad de prestar el servicio de transporte y,
- La suspensión de los controles ambientales que se realizaban a los buses de transporte público.

En este caso, el objetivo fue coherente, sin embargo, las mezclas de instrumentos resultaron inconsistentes, por lo tanto, se produjo una deriva, es decir, los instrumentos utilizados en este periodo contraponen el objetivo propuesto que era brindar a la ciudad un servicio de transporte cómodo, rápido y a costos razonables. La inconsistencia de instrumentos se refiere a que los instrumentos no se relacionaron entre sí, permitiendo que existan fallas en la implementación de las políticas establecidas tanto en este periodo como en el anterior.

Cabe mencionar, que el Plan General de Desarrollo Territorial 2000 – 2020 determinó, a esa fecha, que a pesar de contar con el Corredor Trolebús, se mantenía la necesidad de un sistema de transporte que sea sostenible ambientalmente y tenga una infraestructura adecuada; a pesar de que en el año 2000 se determinó esa problemática, en 2001 la operación del segundo BRT de Quito: el Corredor Ecovía, inició sus operaciones sin contar con la infraestructura ni el equipo rodante necesario para brindar un servicio de calidad. De igual manera se suspendieron controles de emisiones contaminantes, con lo que estos instrumentos se vuelven inconsistentes.

En esta política se evidenció una retroalimentación anticipatoria, en la que el alcalde buscó contar con el apoyo político al poner operación el Corredor Ecovía, el segundo BRT de la ciudad y que serviría a una importante demanda cautiva de la Av. 6 de Diciembre.

- *Plan Maestro de Transporte para el Distrito Metropolitano de Quito 2002 - 2020*

En mayo de 2002 se aprobó el Plan Maestro de Transporte para el Distrito Metropolitano de Quito 2002 -2020, basado en la visión y directrices del Plan de Desarrollo Integral Quito Siglo XXI y del Plan General de Desarrollo Territorial del DMDQ 2000 – 2020, en cuyo capítulo referente a la movilidad, se propuso un modelo de reestructuración de la red de transporte que provea un servicio de transporte metropolitano en óptimas condiciones de comodidad, velocidad y costos razonables, además estableció las políticas, estrategias, programas y proyectos que el Municipio aplicaría en cada uno de los componentes del Sistema de transporte metropolitano. En lo que se refiere al sector transporte, la política general establecida en este documento se componía de varios ejes: equidad y solidaridad (beneficios de las mejoras sean distribuidos equitativamente a los habitantes), prioridad (el bus como medio de transporte eje del desarrollo), participación (incorporación de actores sociales), responsabilidad (prestación de los servicios a cargo del sector privado, Municipio cumpliría su rol de ente rector) y mejoramiento ambiental (eje básico, reducir de manera progresiva las emisiones contaminantes) (Municipio de Quito, 2002, p. 34).

Los objetivos estratégicos del PMT estuvieron relacionados con: mejorar la competitividad (nuevo modelo de transporte con sostenibilidad ambiental, eficiente y competitivo), mejorar la gobernabilidad (descentralización y reformas legales para que el MDMQ se establezca como autoridad única de transporte), mejorar la calidad de vida (medio ambiente sano, seguro y accesible) y fortalecer la identidad cultural (respeto a las normas de circulación por parte de los habitantes) (Municipio de Quito, 2002, p. 35).

Los lineamientos estratégicos establecían que la operación del Trolebús esté a cargo de empresas privadas; inversión para adecuación de infraestructura de los corredores, implementación de ejes troncales; proveer flota de vehículos menos contaminante, cómoda, segura y económica; equipamiento de sistemas de control de recaudo, operación, monitoreo y seguridad (Municipio de Quito, 2002, pp. 39 – 40).

Dentro del programa de corredores para el transporte público, el plan contempló “Los corredores, serán previstos de carriles exclusivos, intersecciones con prioridad para los buses, paradas más amplias que permitan la operación simultánea de distintos tipos de servicio [...] y con integración tarifaria a nivel de corredor” (p. 41).

En 2002, se creó la Dirección Metropolitana de Transporte y Vialidad, en reemplazo de la Dirección de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones, fue la encargada de formular políticas y normativa legal aplicables al sector transporte de Quito; esta entidad al igual que la EMSAT desapareció en 2008, cuyas competencias pasaron a ser entregadas a la Empresa Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas – EMMOP.

En noviembre de 2002, la Municipalidad adquirió 42 buses articulados a diésel Euro 2 para que operen en el Corredor Ecovía, ya que, a pesar de haber llegado a acuerdos con los transportistas, éstos no lograron comprar los buses articulados requeridos para la operación de éste Corredor. La Municipalidad entregó los buses a la Empresa Transoc S.A. [conformada por seis compañías de transporte convencional], para que presten el servicio y realicen el pago del crédito en cuotas acordadas.

En 2003 se suscribió el contrato de delegación del servicio de transporte de pasajeros en el Corredor Nor Oriental Ecovía entre el Municipio y Transoc S.A., con lo que se cumpliría con lo establecido en los instrumentos de planificación en los que se indicaba que los corredores serían operados por operadoras privadas, además, se terminó la construcción del Terminal Río Coca, luego de aproximadamente año y medio del inicio de la operación provisional por parte del Municipio a través de la UOST. Sin embargo, en 2005 el Municipio de Quito terminó unilateralmente el Contrato por incumplimiento de cláusulas contractuales por parte de los operadores privados, debiendo la Municipalidad hacerse cargo nuevamente de su operación. Durante la vigencia del Contrato existieron discrepancias dentro del Concejo Metropolitano sobre la entrega de bienes públicos [buses articulados] a una empresa privada [Transoc] sin que se haya aplicado una licitación para ello (Chauvin, 2006, p. 75).

En 2003, el Alcalde Paco Moncayo decidió delegar la fijación de las tarifas del Trolebús al Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, acción que provocó críticas, dentro de ellas, la del ex director de la UPGT quien acusó al alcalde de devolver atribuciones “a los organismos que tradicionalmente mantuvieron en un completo caos el transporte de la ciudad” (Chauvin, 2006, p. 75).

En 2003, bajo la misma Alcaldía se retomó los controles de emisiones, instaurándose centros de revisión técnica vehicular, volviéndose luego un requisito indispensable para la matriculación de las unidades.

En 2004 se aprobó el documento denominado “*Plan Equinoccio 21 – Quito hacia el 2025*”, el cual fue un plan estratégico cuya finalidad, de acuerdo a sus estructuradores, fue dotar de un mapa de trabajo que guie la ciudad en distintos ámbitos durante los siguientes 20 años. Una de las políticas generales establecidas en este plan fue “Potenciar el territorio como recurso y soporte sustentable y equitativo”, la cual se refiere a ofrecer “condiciones dignas de habitabilidad, eficientes de movilidad y plenas de accesibilidad a los equipamientos, infraestructura y servicios a todos los ciudadanos” (p. 18).

En el programa de Movilidad y Accesibilidad se estableció como objetivo estratégico:

El DMQ con un sistema moderno y eficiente de movilidad y accesibilidad que articula las diversas centralidades, con una red vial revalorizada en beneficio del peatón y la fácil circulación, y un sistema integral de transporte público no contaminante e intermodal (p. 27).

Como proyectos de este programa, estuvieron: La constitución del Consejo Metropolitano de Tránsito y Transporte, la implementación integral del sistema Metrobus-Q, la consolidación de los corredores exclusivos, la construcción del sistema de terminales interprovinciales y la gestión integrada de los diferentes sistemas de tráfico (p. 28). Todos estos mencionados en el plan sin mayor detalle. En el programa de Calidad Ambiental no se hizo mención alguna a proyectos relacionados con el transporte público.

Uno de los Corredores existentes en la planificación del transporte de la ciudad de 1992, fue el Central Norte, el cual circularía de norte a sur desde la Terminal Ofelia hasta el Playón de la Marín, se inauguró en el año 2005, servicio prestado por transportistas privados que firmaron un contrato de operación con la Municipalidad con una vigencia de 12 años. Al igual que en el Corredor Ecovía, los buses articulados adquiridos por los transportistas fueron a diésel. De igual manera, se requería la eliminación de varias rutas convencionales paralelas al Corredor, lo cual se cumplió de manera parcial. A decir de C. Páez, ex Secretario de Movilidad y Concejal de Quito respecto a este contrato:

Fue entregado como concesión a los operadores privados en una figura que era perversa, porque el directorio de esa concesión tenía 5 miembros que era un representante de cada una de las operadoras privadas que intervenían, y un representante del Municipio con voz, pero sin voto (C. Páez, comunicación personal, 12 de noviembre de 2021).

De acuerdo a lo planificado en el Plan Maestro de Transporte 2002 – 2020, se iniciaron las acciones para brindar el servicio de transporte a Carcelén con el Corredor Central Norte, por lo que, en 2006, se construyeron 9 paradas con una inversión de aproximadamente USD 509.000,00 en las que brindarían servicio buses articulados de dicho Corredor desde el Terminal Ofelia hasta Carcelén.

En 2006 se realizó una actualización al Plan General de Desarrollo Territorial, en la cual se incluyó las siguientes acciones que no se mencionaron en el PGDT del 2000:

- Aumentar la capacidad de usuarios, la velocidad y el nivel del servicio en el eje principal de transporte colectivo, tren ligero.
- Potenciar el transporte colectivo como el sistema de movilización de la mayor parte de la población de Quito, dotándolo de infraestructura y gestión eficiente para la mayor y mejor cobertura de la demanda de viajes (Municipio de Quito, 2001, p. 48).

Mediante Resolución de Alcaldía No. A0108 del 11 de diciembre de 2007, se creó la Compañía Trolebús Quito S.A. en remplazo de la UOST, a la cual se delega la operación del Corredor Trolebús, esta entidad constó como parte de la unidad de Planificación Territorial y Servicios Públicos en la Secretaría de Desarrollo Territorial. A diferencia de la UOST que era una dependencia adscrita al Municipio, el directorio de esta Compañía “estaba integrado por los propios trabajadores, con una participación accionaria minoritaria” (C. Páez, comunicación personal, 12 de noviembre de 2021). “[...] El resultado de ésta [Compañía Trolebús S.A.] fue lo contrario, porque se generó una compañía, pero no tenía una estructura ni un modelo de negocios porque seguía dependiendo de los recursos del Municipio para cubrir sus costos de operación” (C. Poveda, comunicación personal, 01 de septiembre de 2021).

Uno de lineamientos estratégicos del Plan Maestro de Transporte hacía referencia al equipamiento de sistemas de recaudo en los corredores de transporte público, razón por la cual la Municipalidad en el año 2007 contrató a la Empresa EB para la implementación del Sistema de recaudación y ayuda a la operación en el Corredor Central Trolebús, con esto se pretendía sistematizar el proceso de recaudo, a cambio, la empresa coreana descontaba del recaudo diario un porcentaje establecido en el contrato.

Mediante Ordenanza Metropolitana 0247 de 11 de enero de 2008, el Concejo Metropolitano de Quito estableció en 20 años la vida útil de buses articulados y trolebuses.

Análisis de la política No. 3

El Plan Maestro de Transporte para el Distrito Metropolitano de Quito 2002 -2020 se aplicó hasta el 2009, año en el que el Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009 – 2025 fue aprobado; en ese periodo se evidenció una variedad de instrumentos utilizados que se mencionan a continuación:

Como instrumentos de organización, está la creación de la Dirección Metropolitana de Transporte y Vialidad en 2002 y posterior eliminación en 2008; la creación la Compañía Trolebús Quito S.A. y la eliminación de la EMSAT.

La compra de 42 buses articulados para el Corredor Ecovía, fue catalogado como un instrumento de tesoro, ya que la Municipalidad accedió a un crédito de Bancoldex de Colombia para la adquisición de los mismos. De igual manera la contratación de la Empresa EB para la implementación del Sistema de recaudación y ayuda a la operación en el Corredor Central Trolebús.

Existieron varios instrumentos de autoridad aplicados en este periodo los cuales fueron: la suscripción y posterior terminación del contrato de operación del Corredor Ecovía; la disposición de retomar los controles ambientales e instauración de centros de revisión vehicular; la aprobación del Plan Equinoccio 21; suscripción del contrato de operación del Corredor Central Norte y la definición de 20 años como vida útil de los buses articulados y trolebuses.

Como instrumento de nodalidad, estuvo la actualización al Plan General de Desarrollo Territorial, el cual se elaboró con información obtenida de varias áreas que permitió dicha actualización.

En este caso, los objetivos fueron coherentes porque evidencian una relación positiva entre los ellos, caso contrario con los instrumentos, los cuales reflejaron ser inconsistentes ya que no se potenciaron unos a otros; resultado de esta combinación es la deriva, similar a lo suscitado con el plan anterior.

Una inconsistencia en los instrumentos, es el caso de la creación, eliminación y continuidad de entidades municipales inmersas en el ámbito del transporte que en este periodo sumaban aproximadamente 7, sin contar con las organizaciones que fueron creadas para el control de la contaminación atmosférica de Quito; todo esto contrario a uno de los objetivos estratégicos del plan enfocado en el establecimiento de la autoridad única de transporte.

Como lineamientos estratégicos del Trolebús se contempló la operación con transportistas privados, infraestructura de corredores, vehículos menos contaminantes y equipamiento de

sistemas inteligentes; sin embargo, los instrumentos de política pública utilizados fueron contrarios a esto, como ejemplos: no se delegó la operación a privados, se compró articulados a diésel, se operó por más de un año el Corredor Ecovía sin un terminal adecuado en la Río Coca. Sin embargo, el crédito que logró obtener la Municipalidad por parte de Bancoldex de Colombia fue un acierto que permitió concretar la ejecución de este proyecto.

El instrumento relacionado con la contratación de la Empresa EB para el sistema de recaudo es el único que se ajustó al lineamiento de equipamiento de sistemas inteligentes.

En todos los instrumentos de planificación de la Municipalidad en el ámbito del transporte en este periodo, contenían conceptos referentes al uso de transporte público no contaminante, sin embargo, fueron buses articulados a diésel los que se pusieron en la operación de los Corredores Ecovía y Central Norte.

Los efectos en esta política No. 3 evidencian una retroalimentación negativa, ya que desde la política No. 1 se estableció la necesidad de contar con vehículos menos contaminantes, así como acciones tendientes al mejoramiento de la gestión del transporte público masivo, sin embargo, se adquirieron buses a diésel y se operó un BRT sin la infraestructura necesaria.

Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009 – 2025⁴

Habiendo transcurrido aproximadamente siete años de la aprobación y ejecución del Plan de Movilidad 2002 – 2020, la administración municipal de Paco Moncayo entregó en abril de 2009, el Plan Maestro de Movilidad 2009 – 2025 (en adelante PMM), instrumento que estableció, a decir de su presentador “un enfoque y visión integral que supera el concepto de transporte y lo sitúa como componente del desarrollo humano, donde la participación ciudadana y el respeto por el medio ambiente son los pilares en los que se soporta” (Municipio de Quito, 2009, p. 3).

El PMM refirió que para alcanzar la sostenibilidad ambiental debe procurarse dentro de otros, “el uso de motores que responda a una tecnología amigable con el ambiente”; para lograr el mejoramiento de la economía urbana y ciudadana se requiere una “disminución de los tiempos que emplean los ciudadanos para desplazarse dentro y fuera del área distrital” (Municipio de Quito, 2009, p. 57).

Algunas de las políticas establecidas en este plan fueron (Municipio de Quito, 2009, p. 60):

⁴ Este periodo es considerablemente más extenso que los demás debido a que corresponde a 12 años de gestión municipal y, al contener 3 administraciones municipales diferentes, se generaron mayor cantidad de instrumentos de política pública.

- Todas las decisiones que se tomen en temas de movilidad se basarán en las disposiciones del PMM.
- El cumplimiento de los objetivos y metas del PMM estará sustentado en la provisión suficiente y oportuna de los recursos financieros.
- Precautelar la calidad ambiental y la seguridad vial prevalecerán en la toma de decisiones.
- El MDMQ prioriza al sistema integrado de transporte público en relación con otros medios motorizados.
- Se dará énfasis al cumplimiento de normas relacionadas con el uso de vehículos eficientes.

Dentro de los principios en los que se basó el PMM, se expusieron: libertad (derecho a desplazarse libre y dignamente); equidad y solidaridad (acceso y uso de servicios de movilidad en condiciones equitativas y solidarias); inclusión (privilegiar el acceso a grupos de atención prioritaria en condiciones de seguridad y respeto); eficiencia (costos óptimos, justos y sostenibles); responsabilidad compartida; gobernabilidad y responsabilidad social; medio ambiente saludable (preservación de condiciones ambientales idóneas) (Municipio de Quito, 2009, p. 59).

Mediante Resolución A002 de 07 de agosto de 2009, Augusto Barrera, Alcalde de Quito creó la Secretaría de Movilidad para ejercer la dirección, planificación, gestión y evaluación de los temas relacionados con la movilidad de la ciudad. Bajo su rectoría, estarían las siguientes dependencias:

- Empresa Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMMOP)
- Compañía Trolebús S. A. y,
- Corporación para el manejo del aire de Quito (CORPAIRE) (Municipio de Quito, 2009).

Carlos Páez, al respecto de esta reestructuración realizada en el periodo de Augusto Barrera (2009 – 2014) indica:

[...] uno de los planteamientos centrales de la administración Barrera fue recuperar el gobierno de la ciudad para la autoridad democráticamente electa [...] racionalizamos lo que tenía absolutamente desperdigado sin control institucional de lo público [...] cada cosa era una fundación, una corporación, una entidad diferente [...] (C. Páez, comunicación personal, 12 de noviembre de 2021).

En octubre de 2009, el Alcalde presentó la “*Estrategia Quiteña al Cambio climático*”, cuyo objetivo general fue desarrollar políticas integrales relacionadas con el cambio climático basadas en cuatro ejes estratégicos (Municipio de Quito, 2009, pp. 21 – 29):

1. Información adecuada para atenuar la vulnerabilidad y lograr una adaptación planificada al Cambio Climático.
2. Uso de tecnologías y buenas prácticas ambientales para reducir las emisiones y capturar GEI y mejorar la adaptación al Cambio Climático.
3. Comunicación, Educación y Participación Ciudadana respecto al Cambio Climático.
4. Fortalecimiento de la institucionalidad y capacidades del DMQ.

En el eje estratégico No. 2, objetivo estratégico No. 4 referente a la reducción de emisiones, se estableció como uno de sus programas el mejoramiento de la gestión de la movilidad y el transporte. De acuerdo a la versión obtenida por una ex autoridad municipal, la Estrategia “convirtió a Quito en la primera ciudad en iniciar un camino para enfrentar los problemas climáticos” (anónimo, 06 de noviembre de 2021).

Mediante resolución del Concejo Metropolitano de Quito en 2009, se autorizó al Alcalde de Quito para que logre obtener una línea de crédito del Banco del Estado para financiar varios proyectos de mejoramiento del sistema integrado de movilidad. Esto en concordancia con lo establecido en el PMM referente a la provisión oportuna de recursos financieros. Por lo que, en octubre de 2009, se firmó un convenio con el Consorcio Regional de Transporte de Madrid para la realización del diseño del Sistema Integrado de Transporte público y la factibilidad del Metro.

En 2009, las paradas que fueron construidas para la extensión del servicio del Corredor Central Norte hacia Carcelén dejaron de utilizarse ya que “los transportistas privados encargados de dicho Corredor, no contaban con la demanda suficiente de usuarios que permita cubrir los costos de operación de dicha extensión” (anónimo, comunicación personal. 04 de septiembre de 2021).

En el mes de julio de 2010 mediante Ordenanza Metropolitana 0314, se creó la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (en adelante EPMTQP), con el objetivo principal de operar y administrar el servicio de transporte público de pasajeros en el DMQ. Esto, en respuesta a lo dispuesto por el Gobierno Nacional mediante la Ley Orgánica de Empresas Públicas, sobre la creación de empresas públicas para la gestión de sectores estratégicos. Según lo expuesto por el Msc. Carlos Poveda:

la creación de las empresas públicas se da para que sean más eficientes y que sean administradas por gerentes que conozcan la materia [...] y que tengan directorios conformados por técnicos para que coadministren la empresa de manera eficaz y transparente (C. Poveda, comunicación personal, 01 de septiembre de 2021).

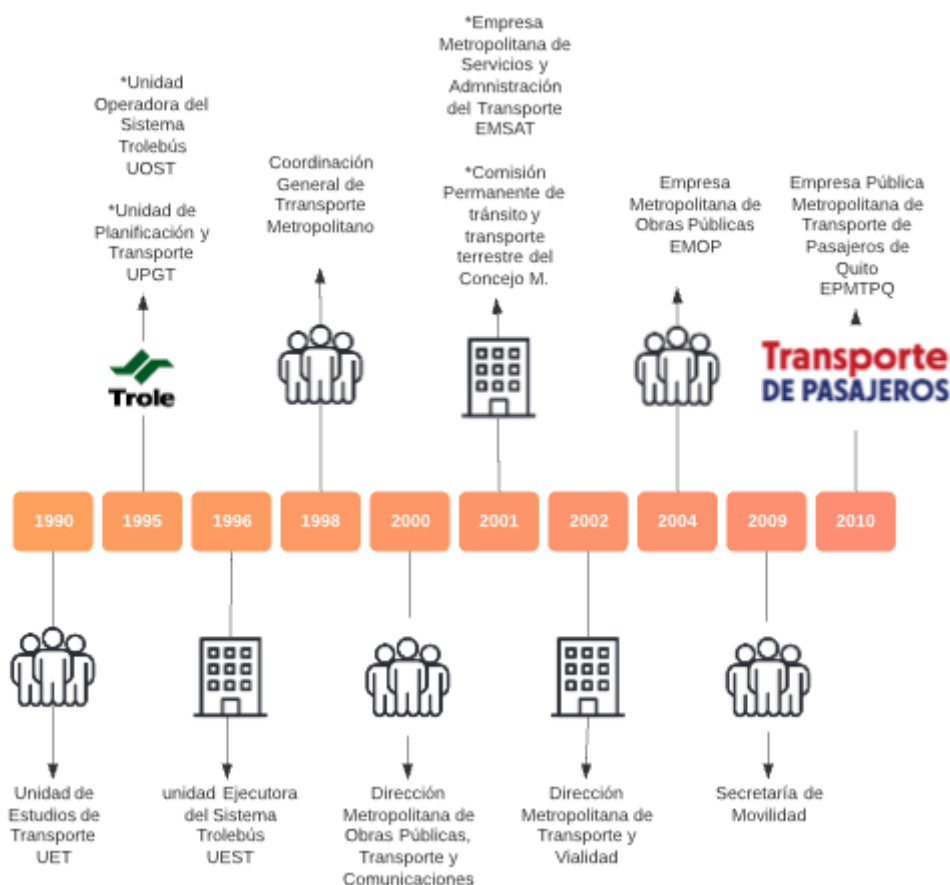
Mediante Resolución de Alcaldía RA-2010-024 del 13 de julio de 2010, se dispuso a la EPMTQP la operación mediante gestión directa del Corredor Sur Oriental debido a que no se logró un

acuerdo con los operadores privados para la delegación de dicho Corredor, siendo el tercer corredor operado por la Municipalidad. No se cumplió con la eliminación de rutas convencionales paralelas ni existió la integración tarifaria con el Corredor Central Norte (operado por privados). A decir de Carlos Poveda, tanto en este corredor, la Ecovía y en el Corredor Central Norte existieron errores en la planificación ya que:

se hicieron líneas radiales, las cuales son caras, ya que los servicios no cuentan con terminales en los dos extremos, lo que provoca que los buses recorran kilómetros innecesarios que encarecen la operación y la gestión operativa no sea la mejor (C. Poveda, comunicación personal, 01 de septiembre de 2021).

Gráfico 5

Línea de tiempo de creación de las entidades relacionadas a la implementación de las políticas públicas de movilidad en Quito



Fuente: Elaboración propia

En el mes de abril de 2011, la Municipalidad adquirió 80 buses articulados a diésel Euro III para la prestación del servicio de transporte en el Corredor Sur Oriental desde el Terminal Quitumbe

hasta la Marín. Al ser estos buses a diésel, aportarían contaminación al ambiente, la que podría ser reducida con combustibles de calidad. “Para que un motor Euro III sea menos contaminante, requiere diésel premium menor a 500 partículas de azufre por millón, calidad que es muy difícil encontrarla en el país” (anónimo, comunicación personal, 04 de septiembre de 2021).

En diciembre de 2011 se derogó la ordenanza que aprobó el Plan Estratégico para el Desarrollo "Plan Equinoccio 21 - Quito hacia el 2025", en su lugar, se aprobó el Plan Metropolitano de Desarrollo 2012 – 2022 en el que se estableció la modernización y consolidación del sistema de transporte público, las políticas se enmarcaron en la seguridad vial y la calidad ambiental. En este plan se abrió la posibilidad de que la operación de los corredores sea bajo gestión directa, algo que no contenía el PMM, ya que establecía únicamente la prestación del servicio por parte de empresas privadas (Municipio de Quito, 2011).

Luego de varios inconvenientes presentados con el sistema de recaudo contratado en 2009 para el Corredor Trolebús, en el año 2011 el Municipio de Quito dio por terminado de manera unilateral el contrato con la empresa EB. Desde ese momento, se retomó nuevamente la recaudación mediante especies valoradas (boletos).

Mediante Resolución suscrita por el Secretario de Movilidad en el año 2012, se delegó a la EPQ la gestión integral de la infraestructura e instalaciones de las paradas, estaciones y terminales; así como la dirección operativa y los sistemas de recaudación y control de flota del subsistema Metrobus-Q (Corredores Trolebús, Ecovía, Sur Oriental y Sur Occidental); por lo que, continuando con lo establecido en la planificación inicial de 1992, y realizadas algunas modificaciones técnicas, en mayo de 2012 inició el servicio de transporte en el Corredor Sur Occidental bajo un convenio de puesta en marcha de la operación, suscrito entre ocho operadoras privadas del sector y la EPMTQP. El Corredor fue operado por buses tipo a diésel de propiedad de las operadoras, manteniéndose el control operativo y de recaudo a cargo de la EPMTQP. Los transportistas debían adquirir buses articulados sin embargo hasta la presente fecha (enero de 2022) eso no se ha cumplido, de igual manera la Municipalidad ha incumplido con la construcción de las Estaciones Miraflores, Chillogallo y La Santiago, que se requerían para la operación del Corredor con buses de mayor capacidad.

En este Corredor al igual que en el anterior, no se eliminaron rutas convencionales paralelas, y tampoco se cumplió con la integración tarifaria con el Corredor Central Norte, mientras si existió dicha integración con los corredores Trolebús, Ecovía y Oriental por ser operados por la EPMTQP. Luego de 7 años de operación, la Municipalidad a cargo de Mauricio Rodas, firmó

un Contrato de operación con el Consorcio Sur Occidental, acción que permitió a la EPMTQP retirarse de la gestión operativa del Corredor, sin embargo, en dicho contrato se mantuvo el aporte municipal relacionado con servicios e integración.

En 2012, la Municipalidad transfirió recursos a la EPMTQP y a la Empresa de Movilidad y Obras Públicas, para que realice la remodelación de 26 paradas del Corredor Central Norte desde la Delicia hasta San Gabriel; gestión realizada “para mejorar la calidad del servicio de los usuarios del Corredor Central Norte” (anónimo, comunicación personal, 04 de septiembre de 2021).

En el mismo año se crea la Empresa Metro de Quito, como una unidad de negocio dentro de la Secretaría de Movilidad. Esta acción se la ejecutó a decir de Carlos Páez:

[...] cuando ya se contaban con todos los estudios necesarios con Metro Madrid, dentro de los cuales estuvo del diseño conceptual del Sistema Integrado de Transporte Público y la factibilidad del Metro de Quito [...], la empresa se creó con tres finalidades: terminar los estudios, organizar la arquitectura financiera de la construcción, contratar y operar el sistema Metro. (C. Páez, comunicación personal, 12 de noviembre de 2021).

Mediante Resolución A003 de 2013, el Alcalde de Quito declaró en emergencia al Corredor Central Norte y dispuso que la EPMTQP asuma la gestión operativa debido a que los operadores privados oficializaron su decisión de paralizar el servicio aduciendo problemas financieros. Hasta esa fecha, el Corredor Central Norte era el único eje operado por transportistas privados, sin embargo, con la intervención de la Municipalidad, esta particularidad desapareció. Con esta gestión el Municipio garantizó la continuidad del servicio de transporte en ese sector hasta mayo del 2017, fecha en la que el Municipio y los operadores del Corredor Central Norte firmaron una adenda al contrato de operación del 2005, en la cual los transportistas retomaron la gestión operativa, sin embargo, por la baja flota disponible, la Municipalidad dispuso a la EPMTQP entregar buses para la operación de ese corredor bajo la modalidad de arrendamiento.

Habiendo transcurrido un año y medio bajo la mencionada adenda, se suscribió un nuevo contrato de operación entre los operadores y la Municipalidad, en sus cláusulas se establecía la exigencia del mejoramiento del servicio, así como la renovación inmediata de la flota de buses articulados una vez que cuenten con la actualización de la tarifa.

En noviembre de 2013, la Alcaldía de Quito y el Banco del Estado suscribieron el convenio para el financiamiento de la adquisición de 40 buses articulados, la EPMTQP realizó los procesos precontractuales para dicha adquisición sin embargo el proceso fue declarado desierto. En abril del 2014, la Alcaldía de DMQ y el Banco del Estado suscribieron el convenio de terminación parcial de asignación de recursos, en el que se aprobó la liquidación del componente destinado

a la adquisición de los buses y la devolución inmediata de USD 13.5 millones. En julio de 2014, el nuevo Alcalde en funciones Mauricio Rodas acordó con la Presidencia de la República la suscripción de un nuevo convenio de asignación de recursos y se habilitó el uso de los fondos.

El 30 de junio de 2014, la EPMTQP declaró en emergencia al Subsistema de Transporte Metrobús-Q, exponiendo varias razones técnicas que estarían ocasionando problemas para brindar el servicio de transporte. Al día siguiente, el Alcalde de Quito anunció el “Plan de Rescate del Sistema Metropolitano de Transporte” el cual constaba de 10 acciones a implementarse, entre las cuales estaban: adquisición de repuestos y nuevas unidades, ampliación desde El Labrador hacia Calderón, extensión Ecovía hasta el Comité del Pueblo y hasta Guamaní; incorporar 2 estaciones en el Corredor Sur Occidental (Chillogallo y Santiago), taller en Chiriyacu y Quitumbe, innovación tecnológica en los servicios al usuario⁵ (Secretaría General del Concejo, 2014, pp. 6-8).

La Municipalidad en agosto de 2014, adquirió 40 buses articulados con motor diésel y puertas en ambos lados para operar en el Corredor Trolebús, estos vehículos presentaron inconvenientes por su altura en relación con las paradas por lo que las rampas no cuadraban adecuadamente ocasionando problemas para el embarque y desembarque de usuarios, especialmente de personas con discapacidad. De acuerdo a lo indicado en acta de directorio de la EPMTQP No. DIR-EPMTQP-002-2014 de 09 de septiembre de 2014, el Alcalde puso en conocimiento del Directorio que “se ha analizado la posibilidad de adquirir trolebuses biarticulados pero el costo es demasiado elevado y no justifica la cantidad de pasajeros que llevaría frente al costo que tendría” (EPMTQP, 2014). La Resolución de emergencia superada se emitió el 12 de octubre 2015.

El Concejo Metropolitano de Quito mediante Ordenanza 0092 del 23 de diciembre de 2015 extendió los años de vida útil de trolebuses y articulados de 20 a 25 años, esto debido a que el cuadro de vida útil establecido en la Resolución de ANT No. 111-DIR-2014-ANT:

no guardaba armonía con las nuevas tecnologías de transporte [...] por cuanto no se establecía el límite de años que una unidad con otras tecnologías que no causan mayor desgaste en sus componentes y que actualmente circulan en los BRT´s del mundo, puede tener para la prestación del servicio de transporte público (Concejo Metropolitano de Quito, 2015).

⁵ Se refiere al servicio de internet gratis en las paradas de los circuitos troncales, instalación de pantallas digitales informativas en unidades y creación de una aplicación para con información en línea de los servicios que brinda la EPMTQP.

Para ese año, la primera flota de trolebuses cumpliría 20 años de vida útil y tendrían que salir de circulación.

En 2015, el Municipio de Quito logró ser parte del Cities Climate Leadership Group - C40, la cual es una importante red de alcaldes de ciudades líderes en el mundo que enfrentan el cambio climático.

En 2015 se aprobó la “Visión Estratégica de la Movilidad para el DMQ 2015-2030” documento mediante el cual se pretendió actualizar de alguna manera los objetivos, políticas, programas y proyectos que se definieron en el PMM. La visión estratégica que sustenta esta propuesta fue:

La movilidad de personas y mercaderías en el DMQ se realiza de manera sostenible con sistemas de transporte eficientes, innovadores, inteligentes, solidarios, seguros y cómodos, con tiempos de viaje razonables a través de espacios públicos agradables, donde prima el mutuo respeto y consideración especial a los grupos de atención prioritaria, dando una cobertura y accesibilidad; que se adapta a las necesidades de todos los ciudadanos (Municipio de Quito, 2015, p. VII)

En este documento se establecieron como proyectos de transporte público entre otras cosas: Sistema integrado de recaudo universal con tarjeta electrónica inteligente, renovación de la flota y optimización de la operación del Sistema Ecovía, extensión al Comité del Pueblo y Guamaní, extensión de la Av. Mariscal Sucre y el Corredor Sur Occidental hasta Guamaní, construcción de la Estación Central de transferencia "La Marín - El Trébol, extensión Corredor Central Trolebús hasta Carapungo/Calderón, ampliación y mejora Sistema Trolebús, apoyo operativo control de emisiones de buses y vehículos y adquisición de unidades biarticuladas (Municipio de Quito, 2015, p. 45).

Adicional, en este documento se retomó nuevamente la visión de que sean los operadores privados quien brinden el servicio de transporte en los Corredores.

Los sistemas de corredores troncales de transporte público requieren de una administración especializada y operadores eficientes. Los costos operacionales del transporte público pueden convertirse en un lastre de enormes proporciones para las administraciones públicas y es recomendable que sean los operadores privados quienes presten el servicio bajo las directrices y supervisión de las autoridades municipales (Municipio de Quito, 2015, p. 45).

En 2015 se inauguró la operación del Corredor Trolebús en el Terminal Carcelén con buses articulados a diésel (flota resultante de la redistribución de unidades en los otros servicios) esta extensión no contó con carril exclusivo y el servicio se brindó en paradas provisionales.

En marzo de 2015 el Alcalde de Quito crea el Instituto Metropolitano de Planificación Urbana (IMPU), con el objetivo de que esta dependencia procese los temas relacionados con la planificación urbana, incluido las políticas de la ciudad.

Mediante Ordenanza Metropolitana 041 del 22 de febrero de 2015, el Concejo Metropolitano de Quito aprobó el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del DMQ 2015 – 2025 como un instrumento de planificación, que entre sus políticas estableció: “Mejorar sustancialmente la calidad, la cobertura, conectividad e integración de los servicios del Sistema Metropolitano de Transporte, asignando los recursos financieros en correspondencia con las demandas de viajes atendidas” y “Promover el uso de tecnologías limpias en el transporte público que permitan óptimos niveles de desempeño automotriz para mejora la calidad del medio ambiente” (Municipio de Quito, 2015, pp.85, 88) . En este documento también se advirtió que “Las condiciones presentes y las futuras, de acuerdo a la tendencia impuesta, permiten advertir que el futuro de la movilidad, será insostenible, por lo que se requiere [...], ir implementando de manera agresiva las alternativas que auguran factibilidad de enfrentar el futuro” (Municipio de Quito, 2015, p. 79).

En sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito en junio de 2015, se aprobó el endeudamiento para la adquisición de 80 unidades biarticuladas con motor diésel, sin rampas de acceso y con puertas a los dos lados. En esta sesión, uno de los ediles expuso que en un informe del Banco Interamericano de Desarrollo se recomienda:

reemplazar las unidades del trolebús existentes con los buses nuevos, ya sean articulados o biarticulados, no se considera oportuno reemplazar las unidades con buses diésel ni híbridos, por perder imagen de ciudad, pierde la inversión catenaria ya realizada, etc. (Secretaría Concejo Metropolitano, 2015, p. 11)

Sin embargo, se concluyó que la adquisición es una medida emergente frente a la situación del sistema de transporte metropolitano y a la disponibilidad financiera de ese momento. Los buses llegaron a la ciudad de Quito en 2016; con esto, se cumplió con lo establecido en la Visión estratégica de la Movilidad 2015-2030 referente a incrementar la proporción modal de los viajes en transporte público mediante la ampliación de la capacidad y cobertura en corredores exclusivos BRT, sin embargo, no se cumplió con lo expuesto en el Plan Metropolitano de Desarrollo Territorial referente al uso de tecnologías limpias en el transporte público y tampoco con el principio de inclusión establecido en el PMM.

En el año 2016 se construyó el prototipo de parada en la Plaza del Teatro⁶ como parte del plan de modernización, la misma fue derrocada a las pocas semanas ya que era más baja que la altura de los buses que operaban en el Corredor Trolebús. Posterior a ello, se inició la construcción de paradas nuevas, que se acoplaron a la extensión y distribución de los buses biarticulados que la

⁶ Ubicada en la calle Guayaquil entre Guayaquil y Esmeraldas, centro de la ciudad.

Municipalidad se encontraba adquiriendo en ese momento. Estas nuevas paradas contaron con pisos podo táctiles, letreros informativos en Braille, toda su estructura fue realizada con vidrio transparentes para ver y ser visto; pero también surgieron inconvenientes ya que los trolebuses quedaron bajo la altura del andén imposibilitando un acceso adecuado, por lo que la EPMTPO decidió recortar gran parte del ancho de las rampas de las unidades para evitar este inconveniente, esto generó problemas de acceso a usuarios especialmente a personas con discapacidad y adultos mayores.

En 2016 se inauguró la extensión sur de la Ecovía desde Quitumbe hasta Guamaní; esta operación se la realizó con la finalidad de dar acceso al servicio de transporte a los sectores ubicados en la zona sur de la ciudad y que puedan conectarse al resto de corredores administrados por la Municipalidad.

En septiembre de 2017, se emitió la Ordenanza Metropolitana 0185 relacionada con la implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte en el Sistema Metropolitano de transporte público de pasajeros, los cuales hacían referencia al Sistema Integrado de Recaudo (SIR), el Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) y el Sistema de Información al Usuario (SIU); estos sistemas debían garantizar la eficiencia en la operación del recaudo, facilitar el proceso para un ágil acceso al servicio, mejorar la atención al usuario, optimización de la oferta de buses, integrar todos los componentes del sistema e implementación total del esquema de caja común. Esta acción se relacionaba con la modernización del Sistema Integrado de Transporte dispuesta en los instrumentos de planificación vigentes a la fecha.

En el 2017 el Municipio de Quito se adhirió al compromiso "Declaración de C40 por unas Calles Libres de Combustibles Fósiles" cuyos puntos centrales fueron: adquirir buses con cero emisiones a partir de 2025 y asegurar que el centro de la ciudad sea cero emisiones para 2030 (C40 Cities, 2017). Por lo que, mediante Ordenanza Metropolitana No. 201 del año 2018, se estipuló que en las rutas troncales del Subsistema de Transporte Metrobus – Q, se daría prioridad a la adquisición de vehículos que utilicen energía alternativa amigable con el medio ambiente. De igual manera dispuso:

[...] promover la implementación de carriles para el uso exclusivo del transporte público, cuyos espacios son reservados para la circulación de unidades autorizadas a la prestación del servicio dentro del Sistema Metropolitano de Transporte de pasajeros del DMQ y vehículos de emergencia, en los términos previstos en la Ley. La Agencia Metropolitana de Tránsito no podrá autorizar el uso de carriles exclusivos a los vehículos no previstos en la Ley (Concejo Metropolitano, 2018).

Acciones enfocadas en cumplir con lo establecido en el objetivo central del PMM referente a la disminución de tiempos de viaje y al uso de motores con tecnología amigable. Sin embargo, esta disposición muchas veces no habría sido cumplida (incluso con autorización de la AMT), provocando congestión y retrasos en la operación de los corredores, cuyo resultado sería una reducción en la calidad del servicio.

En septiembre de 2018 se aprobó el “Quito Visión 2040 y su nuevo modelo de ciudad”, como una herramienta para potenciar el manejo y gestión de la ciudad y ofrecer una visión al 2040. En cuanto a la movilidad, el documento registró:

Quito con movilidad sustentable, con vehículos que usan energía limpia, con cero emisiones contaminantes. Quito ha creado condiciones y vías seguras para bicicletas que conectan sur, centro y norte, ha priorizado formas alternativas de movilidad y tiene un sistema de transporte público seguro y no contaminante (Municipio de Quito, 2018, p. 29).

En la evaluación al Sistema Integrado de Transporte que se realiza en este documento, se menciona varias deficiencias al 2017:

Se conoce la frecuencia de los buses, pero no hay mecanismos de información respecto a los tiempos de espera. Los alimentadores no cuentan con horarios establecidos, o el usuario no tiene cómo conocerlos. Aunque la mayoría de unidades tienen rampas para facilitar el embarque en las paradas, terminales y estaciones de BRT, sus entornos inmediatos no cuentan con infraestructura para la movilidad no motorizada lo suficientemente segura o accesible para personas de todas las edades y habilidades, un limitante importante para la intermodalidad. La frecuencia de los corredores BRT es considerablemente alta durante el día pero baja durante la noche y madrugada, lo que limita la activación nocturna de la ciudad. Por otra parte, el mal estado de la superficie de rodadura de los carriles exclusivos deteriora la experiencia y confort del usuario, especialmente para personas con movilidad reducida, madres con hijos en brazos o adultos mayores (Municipio de Quito, 2018, p. 206).

Este documento contemplaría que para el 2020 estaría en ejecución la “integración física y tarifaria de todos los subsistemas de transporte público y funcionamiento como un solo sistema Integrado de Transporte, eliminación de contraflujos dentro de todo el DMQ, prolongación Trole Quitumbe - Calderón” (p.222).

Luego de varios años de no utilizarse las paradas construidas en 2006 en la extensión a Carcelén del Corredor Central Norte, en 2018 fueron desmontadas ya que estaban destruidas por el desuso. Del 2009 al 2015 estas paradas generaron un gasto de “1,4 millones por concepto de seguridad en los andenes. Además, USD 5 009 por pago de servicios básicos como luz y agua” (Últimas Noticias, 2017).

En 2018, el Alcalde autorizó la apertura del Terminal Multimodal El Labrador⁷ para la operación del Corredor Trolebús, trasladando todos los servicios existentes en la Terminal Norte La Y (troncal y alimentaciones).

En diciembre del 2020, el Concejo Metropolitano de Quito aprobó la Ordenanza Metropolitana 017-2020 en la cual se establecieron las directrices para la reestructuración de rutas, integración tarifaria, indicadores de calidad y el cumplimiento de los mismos para el incremento de tarifa por el servicio de transporte de operadores privados y públicos. Esta Ordenanza Metropolitana se relacionaba con lo establecido en la política 1 del Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial referente al uso preferente del transporte público mediante un sistema integrado y a la línea estratégica del transporte público relacionada con la consolidación total de la integración física y tarifaria del subsistema Metrobus – Q.

En el mes de diciembre de 2020, los trolebuses cuyo año de fabricación fue en 1995 cumplieron 25 años al servicio de la ciudad, por tal razón de acuerdo a la ordenanza vigente, debían salir de circulación, sin embargo, debido a que la Agencia Metropolitana de Tránsito mediante resolución dispuso prorrogar dos años a los vehículos que se encuentran fuera del periodo de vida útil, las unidades antes mencionadas se mantienen en servicio.

Análisis de política No. 4

El Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009 – 2025, es instrumento de planificación de la movilidad vigente hasta la fecha; los cambios que se pudieron evidenciar en el PMM respecto del Plan de Movilidad del 2002, fueron: la eliminación del criterio de aumentar la infraestructura vial como una de las soluciones para el tráfico de la ciudad y, la movilidad sustentable se enfoca como una base del PMM, algo que no establecía el Plan Maestro de Transporte para el Distrito Metropolitano de Quito 2002 – 2020.

Son varios los instrumentos encontrados, algunos aportantes a la consecución de los objetivos y otros que no lo hicieron.

Como instrumentos de autoridad estuvieron: la aprobación de la Estrategia Quiteña al Cambio climático; delegación a EPMTQP para la operación del Corredor Sur Oriental; aprobación del Plan Metropolitano de Desarrollo 2012 – 2022; terminación de contrato con Empresa EB; delegación de la gestión integral de la infraestructura del subsistema Metrobús – Q a la EPMTQP; operación del Corredor Sur Occidental; declaración de emergencia en Corredor

⁷ Ubicada en la Av. Galo Plaza Lasso e Isaac Albéniz

Central Norte; declaración de emergencia en EPMTQP; aprobación del Plan de Rescate del Sistema Metropolitano de Transporte; extensión de vida útil de trolebuses y articulados; aprobación de la Visión Estratégica de la Movilidad para el DMQ 2015-2030; aprobación del Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del DMQ 2015 – 2025; ordenanza de implementación de sistemas inteligentes de transporte; firma de adenda al contrato del Corredor Central Norte; aprobación de ordenanza 201 referente a carriles exclusivos; aprobación de Quito Visión 2040 y su nuevo modelo de ciudad; suscripción de nuevo contrato de operación para Corredor Central Norte; suscripción del Pacto Global de los Alcaldes por el Clima y la Energía; firma de contrato de operación con el Corredor Sur Occidental y la aprobación de ordenanza de reestructuración de rutas e integración tarifaria de los subsistemas de transporte.

Los instrumentos de tesoro, fueron los relacionados con la aprobación para obtener una línea de crédito del Banco del Estado para financiar proyectos de movilidad; la compra de 80 articulados para el Corredor Sur Oriental; transferencia de recursos para remodelación de paradas del Corredor Central Norte; compra de 40 articulados para la EPMTQP y la aprobación para la adquisición de 80 biarticulados.

La creación de la Secretaría de Movilidad, de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, de la Empresa Metro de Quito, del Instituto Metropolitano de Planificación Urbana, así como formar parte del grupo C40, fueron instrumentos de organización encontrados en este periodo.

Al ser este un periodo considerablemente extenso, estuvieron inmersas tres administraciones municipales: Augusto Barrera, Mauricio Rodas y Jorge Yunda; desafortunadamente en cada transición se pretendió cambiar la visión de ciudad, sin embargo, en la mayoría de los casos, no se tomaron decisiones alineadas a los objetivos de política propuestos por cada uno, utilizándose instrumentos ya existentes y que no habían funcionado, para tratar de alcanzar nuevos objetivos.

Por lo antes expuesto, en este caso los objetivos fueron incoherentes ya que no se evidencia una relación lógica entre ellos; y los instrumentos inconsistentes, por lo que se provocó una superposición o “layering”, que no es más que el agregar objetivos e instrumentos nuevos sin dejar los anteriores, como por ejemplo, la compra de articulados y biarticulados para ponerlos en operación en Corredores cuyas paradas no contaban con la altura necesaria que permitiera el acceso de los usuarios a un servicio con equidad, solidaridad e inclusión, como el que disponía el PMM.

Además, el PMM estableció como el problema central del transporte a la fecha de su expedición (2009):

La movilidad en el DMQ, es aún limitada y se desarrolla en condiciones deficitarias, que afectan a la economía y seguridad de la mayoría ciudadana, al funcionamiento eficiente de la estructura territorial, a la precautelación de las condiciones ambientales y en general a la calidad de vida de su población (Municipio de Quito, 2009, p. 20).

Adicional a lo mencionado, expuso que la movilidad limitada implicaba varias afectaciones a los ciudadanos, entre ellas: mayores tiempos de viaje para sus desplazamientos por cantidades excesivas de vehículos livianos; no contar con servicio de transporte público eficiente; pago de tarifas excesivas y condiciones ambientales en situación de riesgo (p.20).

Por todo lo expuesto anteriormente, se entendería que muchas de las acciones realizadas por las administraciones anteriores al 2009, no surtieron el efecto deseado ya que la problemática en transporte y movilidad era aún preocupante. Sin embargo, en este periodo, se evidenció la continuidad de esta problemática, incluso generada por las mismas dependencias de la Municipalidad, quienes al no seguir un objetivo común generaron acciones de tránsito, tráfico y transporte de manera desarticulada. Un ejemplo de ello, es la disposición de invasión de carriles exclusivos y aplicación de contraflujos por parte de la Agencia Metropolitana de Tránsito [entidad adscrita a la Secretaría de Movilidad], a pesar de que estas acciones van en desmedro del transporte público y que incluso como en el caso de la invasión de carriles, está prohibido por la normativa vigente.

Por lo antes expuesto, se concluyó que la retroalimentación de esta política No. 4 fue negativa ya que se bloquearon varias políticas por no haberse desarrollado en la misma administración municipal, de igual manera se fue degenerando la política referente a la movilidad sostenible por la presencia mayoritaria de buses a diésel y la cada vez más ausente gestión de tráfico que priorice al transporte público de pasajeros.

DISCUSIÓN

Gráfico 6

Resumen de resultados de las NGA según su relación con las políticas analizadas

NGA	Plan de racionalización del Transporte Público	Plan General de Desarrollo Territorial 2000-2020	Plan Maestro de Transporte para el Distrito Metropolitano de Quito 2002-2020	Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009 – 2025
Integración	X			
Deriva		X	X	
Conversión				
Superposición				X

Al 01 de enero de 2021, los Corredores del sistema de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito, se mantienen operando en las mismas condiciones, es decir, con buses a diésel, baja flota de trolebuses operativos, no se ha implementado los sistemas inteligentes de recaudo (SIR), ayuda a la explotación (SAE) y de información al usuario (SIU).

No existe una adecuada gestión de tráfico que priorice el transporte público, no se cuenta con suficiente infraestructura inclusiva, tampoco se han realizado estudios técnicos que sustenten una necesaria actualización del Plan Maestro de Movilidad, como un instrumento de planificación apegado a las circunstancias actuales que presenta la ciudad de Quito.

Por lo que, como resultado de esta investigación se puede decir que el diseño y la implementación de las políticas públicas de movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito a partir de la operación del Corredor Trolebús no se han sido adecuados, ya que a pesar de que todos los planes siguientes al generado en 1992, contienen casi la misma línea directriz en temas de transporte público (Metrobus – Q) los instrumentos aplicados han sido en muchas ocasiones inconsistentes con los objetivos propuestos, por lo que la retroalimentación de políticas públicas en el presente estudio ha sido negativa luego de la implementación de la política No. 1, provocando que ésta prácticamente haya desaparecido.

Las acciones generadas luego de la operación del Trolebús han estado enfocadas en mitigar los inconvenientes del día a día, sin embargo, estas soluciones “parche” no han permitido solventar los problemas de fondo que existen en la movilidad y el transporte de la ciudad, producto de una evidente desarticulación entre el ordenamiento territorial, medio ambiente y movilidad; sin dejar de mencionar la falta de continuidad de proyectos institucionales, escasos recursos económicos, humanos y legales y la superposición de instrumentos de política pública aplicados en cada

administración municipal con el único afán de mostrar ideas “nuevas” sin tomar en cuenta que la implementación de políticas deben alinearse a un objetivo mayor y que en temas de movilidad provienen de un proceso dinámico de varios años atrás.

La falta de decisión de las autoridades de turno, posiblemente es una de las causas más fuertes que ha provocado la retroalimentación negativa; el alto costo político que implicaría tomar decisiones tales como definir un modelo de gestión en el que los transportistas públicos y privados se encuentren alineados a los objetivos de la política pública, la aplicación de restricciones al vehículo particular, controles estrictos de cumplimiento de parámetros operacionales en el servicio de transporte público y privado, priorizar el servicio de transporte en vías principales de la ciudad y en cruces conflictivos, y demás acciones afectarían la imagen e incluso las aspiraciones políticas del alcalde de turno, por lo que muchos han evadido esta responsabilidad. Es por esto que, durante muchos años, las autoridades han cedido a presiones de grupos de interés para evitar ser afectados, uno de estos grupos, los transportistas privados, quienes han sido elementos políticos que han condicionado por años de una u otra manera, la aplicación de políticas públicas en la ciudad; y la Municipalidad ha tomado un papel permisivo, aunque esto implique un estancamiento en el desarrollo y productividad de la ciudad.

CONCLUSIONES

Para la elaboración del presente estudio, se analizó un importante número de documentos relacionados con la movilidad y el transporte de Quito; las entrevistas fueron realizadas a profesionales que se desarrollaron dentro de la gestión pública, así como fuera de ella.

En relación a los periodos, se contemplaron cuatro planes que rigieron a la movilidad de la ciudad de Quito desde 1995 hasta 2020, lo que permitió evidenciar la implementación de políticas públicas de manera cronológica y los cambios realizados en las mismas, en cada administración municipal inmersa en cada plan.

En las decisiones sobre movilidad intervienen dos partes: la técnica, en la cual están los profesionales que diseñan y desarrollan los estudios que respaldan sus propuestas con respecto a la planificación de la ciudad y sus servicios y, la parte política, que es la que toma el trabajo técnico como uno de sus insumos para la toma de decisiones y la aplica o modifica de acuerdo a sus criterios de gestión o de estrategia política.

El presente estudio pretende ser una herramienta de análisis para la gestión municipal, donde se evidencie la retroalimentación autodestructiva que está provocándose en el transporte de la

ciudad; donde la política de 1995 que contemplaba contar con un transporte sostenible y técnicamente planificado, ha ido desmoronándose con el tiempo.

Esperemos que el anuncio realizado en diciembre de 2020, en el que el Metro de Quito sería el primer medio de transporte masivo de pasajeros que operará con energía hidroeléctrica producida por la Empresa Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento de Quito, sea el inicio de varias acciones encaminadas para proteger a Quito “Patrimonio Cultural de la Humanidad” ante un inminente deterioro no solo del centro histórico de la ciudad sino de la calidad de vida de sus habitantes.

Posiblemente el Metro de Quito es una oportunidad para las autoridades de gobierno, para un cambio político que marque el camino hacia una movilidad sostenible, sustentable y socialmente justa, planteada desde hace más de 25 años; estableciendo una reingeniería de toda la institución municipal. Este subsistema del Sistema Integrado de Transporte Público de Quito, que le ha costado a la ciudad más de 2.000 millones de dólares, debe ser el que active un nuevo diseño de políticas, retroalimentándose de los fallos ocasionados años antes.

Sin embargo, es importante tomar en consideración que la Ordenanza 017-2020 establece cambios en los servicios de la EPMTQP a partir del inicio de la operación del Metro de Quito, con esto, una reducción de flota y por ende un incremento en los intervalos de servicio; estas modificaciones buscarían alimentar al Metro de Quito con la demanda que actualmente pertenece al Corredor Trolebús; pudiéndose generar una afectación a la calidad del servicio de transporte de superficie e incluso ver desaparecer al ícono de la ciudad: el Trole de Quito, primer BRT de Latinoamérica en operar con buses no contaminantes; a ese servicio que hasta la fecha ha movilizad o a más de 2.700 millones de usuarios desde 1995⁸. Una posibilidad que pudiera hacerse realidad si no se aplican acciones técnicas y decisiones políticas responsables.

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

Béland, D. & Schlager, E. (abril de 2019). Varieties of Policy Feedback Research: Looking Backward, Moving Forward. *Policy Stud J*, 47: 184-205. <https://doi.org/10.1111/PSJ.12340>

Béland, D. (2010). Reconsidering policy feedback: How policies affect politics. *Administration & Society*, 42(5): 568-590. <https://doi.org/10.1177/0095399710377444>

⁸ Dato obtenido en la Empresa de Pasajeros de Quito.

- Bernal, C. (2010). Metodología de la investigación administración, economía, Campbell, A. (junio de 2012). Policy Makes Mass Politics. *Annual Review of Political Science*, 15: 331-351. <https://doi.org/10.1146/annurev-polisci-012610-135202>
- Chauvin, J. (2006). Conflicto y gobierno local: el caso del transporte urbano en Quito (tesis de maestría). FLACSO Sede Ecuador, Quito.
- Corbetta, P. (2007). Metodología y técnicas de investigación social. España: 0McGraw-Hill / Interamericana de España.
- Gallo, M. y Marinell, M. (2020). Sustainable Mobility: A Review of Possible Actions and Policies. *Sustainability* 2020, 12, 7499. <https://doi.org/10.3390/su12187499>
- Hood, C. (1983). *The Tools of Government*. Londres: The Macmillan Press Ltd.
- Hood, C. y Margets, H. (2008). *The Tools of Government in the Digital Age*. (2.ª ed.). New York: Bloomsbury Publishing PLC.
- Howlett, M., y Rayner, J. (2007). Design Principles for Policy Mixes: Cohesion and Coherence in ‘New Governance Arrangements’. *Policy and Society*, 26(4), 1–18. [https://doi.org/10.1016/S1449-4035\(07\)70118-2](https://doi.org/10.1016/S1449-4035(07)70118-2)
- Lascoumes P. y Le Gales P. (enero de 2007). Introduction: Understanding Public Policy through Its Instruments—From the Nature of Instruments to the Sociology of Public Policy Instrumentation. *Governance*, 20: 1-21. <https://doi.org/10.1111/j.1468-0491.2007.00342.x>
- Moore, B., Jordan, A. Disaggregating the dependent variable in policy feedback research: an analysis of the EU Emissions Trading System. *Policy Sci* 53: 291–307. <https://doi.org/10.1007/s11077-020-09377-0>
- Pierson, P. (julio de 1993). When Effect Becomes Cause: Policy Feedback and Political Change. *World Politics* 45 (4), 595-628. <https://doi.org/10.2307/2950710>
- Schneider, A. e Ingram, H. (2019). Social Constructions, Anticipatory Feedback Strategies, and Deceptive Public Policy. *Policy Studies Journal*, 47(2): 206-236. <https://doi.org/10.1111/psj.12281>
- Skocpol, T. (1992). *Protecting soldiers and mothers: The political origins of social policy in the United States*. Cambridge, MA: Belknap Press. Recuperado de <https://www.jstor.org/stable/189825>

Terán P. (7 de marzo de 2017). Abandono, grafitis y basura en paradas del Corredor Central Norte. Últimas Noticias. Recuperado de <https://ultimasnoticias.ec/las-ultimas/abandono-grafitis-basura-paradas-corredor.html>

Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito. (2001). Ordenanza Metropolitana A0108.

Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito. (2010). Ordenanza Metropolitana RA-2010-024.

Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito. (2013). Ordenanza Metropolitana A003.

Banco de Desarrollo de América Latina [CAF] (2019). La electromovilidad en el transporte público de América Latina.

C40 Cities. (2017). Declaración de C40 por unas Calles Libres de Combustibles Fósiles.

Concejo Metropolitano de Quito. (2001). Ordenanza Metropolitana N. 049.

Concejo Metropolitano de Quito. (2001). Ordenanza Metropolitana N. 055.

Concejo Metropolitano de Quito. (2008). Ordenanza Metropolitana N. 0247.

Concejo Metropolitano de Quito. (2010). Ordenanza Metropolitana N. 0312.

Concejo Metropolitano de Quito. (2012). Ordenanza Metropolitana N. 0194.

Concejo Metropolitano de Quito. (2015). Ordenanza Metropolitana N. 0041.

Concejo Metropolitano de Quito. (2015). Ordenanza Metropolitana N. 0092.

Concejo Metropolitano de Quito. (2017). Ordenanza Metropolitana N. 0185.

Concejo Metropolitano de Quito. (2018). Ordenanza Metropolitana N. 017-2020.

Concejo Metropolitano de Quito. (2018). Ordenanza Metropolitana N. 0201.

Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito. [EPMTPQ] (2014). Acta de Directorio DIR-EPMTPQ-002-2014.

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2001). Plan General de Desarrollo Territorial Distrito Metropolitano de Quito 2000 – 2020.

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2002). Plan Maestro de Transporte para el Distrito Metropolitano de Quito 2002 – 2022.

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2004). Plan Equinoccio 21 Quito hacia el 2025.

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2006). Plan General de Desarrollo Territorial 2006 – 2010.

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2009). Estrategia Quiteña al Cambio climático.

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2009). Plan Maestro de Movilidad 2009 – 2025.

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2015). Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del DMQ 2015 – 2025.

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2015). Visión Estratégica de la Movilidad para el DMQ 2015-2030.

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2018). Quito Visión 2040 y su nuevo modelo de ciudad.

Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito. (2012). Resolución SM-2012-011.

Secretaría General Concejo Metropolitano de Quito. (2014). Acta de reunión Comisión de Movilidad.

Secretaría General Concejo Metropolitano de Quito. (2015). Acta de reunión Concejo Metropolitano de Quito.

Organización de las Naciones Unidas. [ONU] (2015). <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. [PNUD] (1999). Proyecto Transporte Público en el Distrito Metropolitano de Quito – segunda fase. Número ECU/99/003/A/01/99.

Revisión de la Estrategia de Desarrollo Sostenible de la UE (2006). Estrategia renovada. Consejo de la Unión Europea.

Entrevistas

Ing. César Arias. Comunicación personal (01 de septiembre de 2021).

Msc. Carlos Poveda. Comunicación personal (01 de septiembre de 2021).

Ing. Carlos Páez. Comunicación personal (12 de noviembre de 2021).

ANEXOS

Anexo 1: Matriz de instrumentos

No.	ALCALDE	FECHA	NODALIDAD	AUTORIDAD	TESORO	ORGANIZACIÓN
1	Rodrigo Paz	1/1/1990				Se crea la Unidad de Estudios de Transporte
2	Rodrigo Paz	1/1/1991		Plan de racionalización del Transporte Público de Quito y la definición del Sistema Trolebús		
3	Rodrigo Paz	1/1/1991				El Plan de racionalización del Transporte Público de Quito y la definición del Sistema Trolebús, contempla una reestructuración institucional creando una autoridad única para planificar y regular el servicio de transporte en Quito
4	Rodrigo Paz	1/1/1991	El Plan de racionalización del Transporte Público de Quito y la definición del Sistema Trolebús, contempla la creación de una red integrada de tp, el fortalecimiento de las empresas privadas, implantación de vehículos de baja contaminación, sistema centralizado de semaforización y la implementación de un sistema de transporte colectivo público masivo.			
5	Jamil Mahuad	27/12/1993		Se crea la Ley de Régimen para el DMQ mediante la cual se dispone que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito: "Planificará, regulará y coordinará todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su jurisdicción, para lo cual expedirá, con competencia exclusiva, las normas que sean necesarias" "Prevenir y controlar cualquier tipo de contaminación del ambiente".		
6	Jamil Mahuad	1/8/1995				Se crea la Unidad de Planificación y Transporte UPGT, entidad que impulsa el plan de racionalización de transporte público y fiscaliza al Trolebús en temas de recaudación y nivel de servicio.
7	Jamil Mahuad	5/12/1995				Creación de la Unidad Operadora del Sistema Trolebús (UOST)
8	Paco Moncayo	1/1/1996				Se crea la Unidad Ejecutora del Sistema Trolebús, responsable de la administración y fiscalización de los contratos a realizar para la extensión sur del Trolebús.
9	Jamil Mahuad	1/12/1997		Se emite decreto ejecutivo que fortaleció las capacidades del DMQ en cuanto al control de la contaminación atmosférica en la ciudad de Quito		
10	Jamil Mahuad	12/12/1997		Se establece las funciones de la EMT en el Código Municipal Sección IV La EMT será responsable de la organización, administración y operación de los servicios que presten las terminales municipales de transporte terrestre, los locales de estacionamiento vehicular y la flota de unidades del servicio municipal de transporte en el DMQ.		
11	Paco Moncayo	19/1/2000			Alcalde firma proyecto ECU99/03 con PNUD para financiamiento de recursos no reembolsables, para la ejecución el Plan de Racionalización del TP en Quito. Fecha estimada de finalización 01 de enero 2002.	
12	Paco Moncayo	21/11/2000				Para asumir las responsabilidades sobre la planificación, organización y regulación del tránsito y transporte terrestre, el MDMQ reestructura su organización funcional en la cual consta la Dirección de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones dependiente de la Dirección General de Gestión del Desarrollo

No.	ALCALDE	FECHA	NODALIDAD	AUTORIDAD	TESORO	ORGANIZACIÓN
13	Paco Moncayo	28/2/2001				<p>Creación de Comisión Permanente de tránsito y transporte terrestre del Concejo Metropolitano de Quito.</p> <p>La Comisión de TT, propondrá al Concejo Metropolitano recomendaciones sobre políticas relativas a vialidad, tránsito y transporte público y privado dentro del ámbito de su competencia.</p> <p>Funciones y objetivos: a) Presentar iniciativas de proyectos, planes y programas tendientes a planificar, regular y coordinar lo relacionado con el transporte público y privado b) Coordinar directa o indirectamente con los diversos organismos públicos y privados a fin de sugerir al Concejo la aprobación de la reglamentación o normativa sobre temas relacionados a vialidad, terminales terrestres, estacionamientos, paradas, transporte público y privado, c) Solicita a la Administración Municipal la implementación de estudio que tiendan a mejorar los medios de transporte y normas de tránsito existentes</p>
14	Paco Moncayo	19/6/2001		Se facultó la UOST para reforzar el servicio de transporte público con buses alimentadores. Todas las potestades y atribuciones que tenía el entonces Director de la Unidad de Planificación y Gestión del Transporte, respecto a los buses alimentadores, se transfirieron a la Dirección de la UOST.		
15	Paco Moncayo	13/7/2001				<p>Creación de la Empresa Metropolitana de Servicios y administración del Transporte EMSAT.</p> <p>El objeto de la EMSAT es gestionar, coordinar, administrar, ejecutar y fiscalizar todo lo relacionado con el Sistema de Transporte del DMQ, que comprende: tráfico, transporte, red vial y equipamiento en concordancia con el Plan Maestro de Transporte.</p> <p>Competencias: a) Aplicar el Plan Maestro de Transporte preparado por la Dirección Metropolitana de Transporte y aprobado por el Concejo Metropolitano. b) Contratar y/o ejecutar: 1) Estudio, obras y servicios del ST, 2) La ingeniería de detalla de los proyectos, 3) Nuevos proyectos de transporte y mejora los existentes., 4) Programas de capacitación, instrucción y entrenamiento de los usuarios, empresarios de transporte, conductores y ayudantes. c) Conferir, modificar, renovar, revocar o suspender los permisos y habilitaciones de operación y</p>
16	Paco Moncayo	1/8/2001			Municipalidad adquiere 42 buses articulados Volvo para el Corredor Ecovía debido a que Transoc no pudo conseguir financiamiento para esta compra por un valor de 6 millones.	
17	Paco Moncayo	2/1/2002				Se crea la Dirección Metropolitana de Transporte y Vialidad, dependiente de la Dirección General de Gestión del Desarrollo

No.	ALCALDE	FECHA	NODALIDAD	AUTORIDAD	TESORO	ORGANIZACIÓN
18	Paco Moncayo	1/5/2002		<p>3.4. Políticas para transporte:</p> <p>3.4.1.2 Prioridad Se reforzará y consolidará el actual sistema integrado y troncalizado de transporte; se impulsará el desarrollo empresarial de los operadores privados y habilitará la necesaria infraestructura (vías, terminales, estaciones, señalización y semaforización) del sistema de transporte.</p> <p>3.4.1.4 Responsabilidad La prestación de los diversos servicios de transporte en el DMQ será competencia del sector privado, quien desarrollará sus actividades mediante sólidas organizaciones empresariales. El Municipio consolidará y desarrollará su rol de ente rector (planificador, regulador y controlador) del sistema de transporte.</p> <p>3.4.1.5 Mejoramiento Ambiental Mejorar la calidad de vida de la población, mediante acciones que reduzcan de manera progresiva el volumen y mejoren la calidad de emisiones (humos, ruidos, vibraciones e intrusiones visuales) contaminantes derivadas de la combustión de los motores y de la presencia de los vehículos en las vías. Este es uno de los ejes básicos de la política institucional del sector del transporte.</p>		
19	Paco Moncayo	1/5/2002		<p>3.7 OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PLAN</p> <p>3.7.1 Transporte Público</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diseñar e implementar los principales corredores de transporte (norte a sur) de la ciudad, de los valles (Chillos, Tumbaco, Calderón y Mitad del Mundo) y accesos interprovinciales, mediante un sistema troncalizado y organizado de operación de rutas y servicios diferenciados, utilizando buses de tamaño acorde con la demanda. <p>4.2.2 CORREDORES LONGITUDINALES</p> <p>El Occidental: conformado por la Av. Mariscal Sucre (Avenida Occidental) con una extensión hacia el noroccidente en ruta a ser construida, para servir directamente a las extensas comunidades que se sitúan en las Laderas del Pichincha (barrios de San José, Pisulí y La Roldós). El Central: conformado por el actual corredor del Trole en la Av. 10 de Agosto y su extensión sur hasta la avenida Morán Valverde, con la extensión del corredor a Quitumbe. En el corto plazo, se implementará el corredor central norte, en las Avs. América, La Prensa y Diego de Vásquez hasta Carcelén. El Oriental: conformado por la Av. 6 de Diciembre, (Eco Vía) con sus extensiones hacia el norte por la Av. 6 de Diciembre y Av. Eloy Alfaro y hacia el sur desde La Marín hasta llegar a la estación de El Recreo por las Avs. Pichincha, Oriental y Napo. Se ha previsto una segunda etapa del corredor</p>		
20	Paco Moncayo	1/5/2002		<p>4.2.3.8 Proyecto de Implementación de la Operación definitiva del Corredor Nororiental (ECOVIA)</p> <p>El Municipio adelanta un trámite para la adquisición de 42 buses articulados a diesel con una inversión de US\$ 7.500.000 dólares. El Municipio concecionará al sector privado la administración, operación de los servicios troncales y de los alimentadores. Al momento se avanza en los preparativos para la concesión de la Troncal 6 de Diciembre, incluyendo el servicio de alimentadores.</p> <p>4.2.3.9 Proyecto de Implementación del Corredor</p> <p>Sur Oriental (Plaza Marín-Av. Cumandá-Av. NapoAlamor- Hasta la estación El Recreo del trolebús) La implementación del corredor contempla inicialmente la utilización de la flota existente, con un cambio en la organización de las empresas y cooperativas y en el sistema de recaudación. El sistema troncal operará con 5 paradas y con buses articulados de piso bajo, de preferencia, con tecnología híbrida diesel-eléctrico, con capacidad para 160 pasajeros.</p> <p>4.2.3.10 Proyecto de Implementación del Corredor</p> <p>Central-Norte (Av. América- La Prensa-Ofelia-Carcelén)</p> <p>El sistema troncal operará con 17 paradas y se contempla una renovación de la flota con buses</p>		
21	Paco Moncayo	10/2/2003		<p>La sanciona la ordenanza metropolitana 3429 que faculta al Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, a delegar la operación del servicio de transporte publico en los corredores que conforman el Sistema Integrado de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito.</p>		

No.	ALCALDE	FECHA	NODALIDAD	AUTORIDAD	TESORO	ORGANIZACIÓN
22	Paco Moncayo	13/3/2003		Se suscribe el contrato de operación del servicio de transporte de pasajeros en el Corredor Nor Oriental Ecovía entre el Municipio y Transoc S.A.		
23	Paco Moncayo	1/8/2004		Se crea y aprueba el Plan Equinoccio 21: Proyectos del programa de movilidad y accesibilidad Sistema Metropolitano de Transporte - Constitución del Consejo Metropolitano de Tránsito y Transporte - La implementación integral del sistema Metrobus-Q - La consolidación de los corredores exclusivos		
24	Paco Moncayo	20/5/2005		Alcalde firma contrato de operación con varios operadores del Corredor Central Norte por 12 años.		
25	Paco Moncayo	4/4/2007		GG de la EMSAT firma contrato de consultoría para la realización de estudios de tráfico y demanda para el Corredor Quito - El Quinche		
26	Paco Moncayo	20/9/2007				Creación de la Compañía Trolebús Quito S.A., delegándole la operación del Corredor Trolebús
27	Paco Moncayo	12/12/2007				En el organigrama estructural del MDMQ el Trolebús constaba como parte de Planificación Territorial y Servicios Públicos en la Secretaría de Desarrollo Territorial.
28	Paco Moncayo	11/1/2008		Establecimiento de años de vida útil de los automotores: Articulados - 20 años, Trolebuses 20 años.		
29	Paco Moncayo	18/4/2008				Desaparece EMSAT, las competencias pasan a ser de la EPMMP-Q Fines y objetivos: b) proponer políticas generales, planificar, gestionar, coordinar, administrar, regular, ejecutar y fiscalizar todo lo relacionado con el sistema de movilidad y la ejecución de obras públicas del DMQ.
30	Paco Moncayo	24/10/2008		Establecimiento de años de vida útil de los automotores: Articulados - 20 años, Trolebuses 20 años.		
31	Paco Moncayo	8/4/2009		2. Líneas directrices del PMM * Eficiencia.- Los costos que demande la operación del Sistema de Movilidad en el territorio del DMQ serán los óptimos para garantizar la eficacia de su operación y de manera concomitante, las tarifas o mecanismos de retribución que se fijen como responsabilidad de los usuarios, serán los justos y suficientes para garantizar la sostenibilidad de este Sistema. * Medio ambiente saludable.- La preservación de las condiciones ambientales idóneas en todo el territorio metropolitano es un factor determinante para definir el alcande y contenido de los programas y proyectos del PMM. 2.2 Políticas y lineamientos estratégicos: g) La precautelación de la calidad ambiental y de la seguridad vial prevalecerán en la toma de decisiones vinculadas con la aplicación del Plan y la implementación del Sistema de Movilidad. m) Se dará énfasis al cumplimiento de las normas relacionadas con el uso de vehículos eficientes desde el punto de vista del consumo energético y las relacionadas con las normas ambientales vigentes en el DMQ. Eje Operativo 1: Optimizar y potenciar el STP como punto de partida del proceso integral de mejoramiento		

No.	ALCALDE	FECHA	NODALIDAD	AUTORIDAD	TESORO	ORGANIZACIÓN
32	Paco Moncayo	8/4/2009		<p>b) Condiciones de alta calidad y eficiencia La velocidad promedio del servicio de TP no deberá ser inferior a 25 km/h para las troncales (carriles exclusivos) de los sistemas BRT y sobre rieles. Los corredores de TP deberán operar de manera integrada física y tarifariamente.</p> <p>c) Organización optimizada de las conexiones del TP Las conexiones deben ser optimizadas, de manera que ne la organización operacional de las troncales de TP, cada una conecte al menos tres estaciones de transferencia principales, de manera qu ese facilite las transferencias a los usuarios.</p> <p>d) Selección de los vehículos apropiados Dependiendo del volumen de demanda se debe seleccionar el tipo de vehículo que sea capaz de cubrir satisfactoriamente dicho requerimiento. Rutas de 5.000 - 15-000 paxs/hora/dirección = Buses articulados BRT's</p> <p>Metas Hasta el año 2013 se ha consolidado la integración de los sistemas tarifarios y de operaciones de los corredores urbanos del Metrobús-Q en un 90% y hasta el año 2015 se ha consolidado la integración de todos los corredores del DMQ.</p> <p>Programas y Proyectos a) Programa Metrobus-Q fase I (2009 - 2013)</p>		
33	Paco Moncayo	1/1/2001		<p>El modelo operacional del sistema de transporte se propone completar la estructuración de los corredores vertebradores, mediante la construcción de tres corredores longitudinales principales de transporte colectivo, de buses operando (de Norte a Sur) en carriles exclusivos; Occidental, Avda. Mariscal Sucre. Central, Avda. 10 de Agosto, extensión sur hasta Quitumbe y extensión norte hasta Carcelén Oriental, actual ecovía y extensiones norte hasta Carcelén y sur hasta Quitumbe. Para complementar la capacidad y área de cobertura de los principales corredores longitudinales se plantean dos corredores adicionales; Avda. 10 de Agosto - Amazonas Avda América.</p>		
34	Augusto Barrera	25/9/2009			Incremento en la asignación presupuestaria de la EMOP con la finalidad de contratar obras para la terminación de la infraestructura del Corredor Sur Oriental	
35	Augusto Barrera	1/10/2009		<p>Se crea y aprueba la Estrategia Quiteña al Cambio Climático Objetivo estratégico 4: Reducción de emisiones. Programa 4.2. Mejoramiento de la gestión de la movilidad y el transporte</p>		
36	Augusto Barrera	16/10/2009		<p>Art. 1.- Autorizar al Alcalde del DMQ para que a nombre de la municipalidad obtener del Banco del Estado una línea de crédito hasta por el valor de USD 57.350.000 para financiar varios proyectos de mejoramiento del sistema integrado de movilidad.</p>		
37	Augusto Barrera	15/6/2010		<p>Se sanciona la ordenanza metropolitana 0312 en la que se expone: Sistema de Transporte Metrobus - Q:</p> <p>1. Está conformado por los corredores de transporte público, definidos en el Plan Maestro de Transporte y por aquellos que a futuro sean implementados de acuerdo a las condiciones de la demanda.</p> <p>4. Cuando el Municipio a travez de la EPQ preste dicho servicio, no requerirá de permisos de operación, habilitación operacional u otro tipo de autorización.</p>		
38	Augusto Barrera	13/7/2010		<p>Objetivo principal de la EPMPQ: Operar y administrar el servicio de transporte público de pasajeros en el DMQ. B) Brindar asesoría técnica especializada a instituciones públicas y privadas, nacionales o extranjeras en el ámbito del transporte c) Explotar el corredor central Trolebús del sistema integrado de transporte Metrobús Q de acuerdo con las disposiciones emanadas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito;</p>		Se crea la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito

No.	ALCALDE	FECHA	NODALIDAD	AUTORIDAD	TESORO	ORGANIZACIÓN
39	Augusto Barrera	13/7/2010		Se sanciona la Resolución RA-2010-024 en la cual se dispone: Artículo Único.- Disponer que la operación provisional del Corredor Suroriental del Sistema Integrado de Transporte Metrobús-Q, la preste, mediante gestión directa, la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, de acuerdo con el plan operacional que deberá ser aprobado por la Secretaría de Movilidad.		
40	Augusto Barrera	1/4/2011		Se crea y aprueba el documento Perspectivas del ambiente y cambio climático en el medio urbano: ECCO DMQ. El Informe ECCO-DMQ propone recomendaciones para mejorar las condiciones urbano-ambientales de la ciudad, y que han sido debatidas en un proceso de consulta pública, social e interinstitucional: entre las más relevantes constan las siguientes: Aire: - Regular el transporte para mejorar la calidad del aire: la puesta en práctica de normas como la establecida en torno a la Calidad del Aire y Ambiente o la Ordenanza Metropolitana 213, fijan un conjunto de normas técnicas, lineamientos y obligaciones para la generación de emisiones atmosféricas y de ruido, tanto de fuentes fijas y móviles.		
41	Augusto Barrera	1/4/2011			Compra de buses articulados proyecto OMNIBUS ARTICULADOS MARCA VOLVO 2011 para el corredor VIAL SUR ORIENTAL DEL MUNICIPIO METROPOLITANO DE QUITO	
42	Augusto Barrera	22/12/2011		Se aprueba el Plan Metropolitano de Desarrollo del DMQ 2012 - 2022 9.3.2 Movilidad. Políticas: * Seguridad vial y calidad ambiental prevean en la toma de decisiones. 9.3.2.1 Programa: Desarrollo del Metro de Quito como elemento fundamental del nuevo Sistema Integrado de Pasajeros de Quito. Objetivo: Diseñar e implementar el Sistema Integrado de Transporte de Pasajeros de Quito, administrado por una entidad municipal única, debidamente constituida y empoderada. Programa: Ampliación, operación y optimización del Metrobús - Q, basado en corredores tipo BRT. Objetivos: Establecer un marco regulatorio único para la operación de los corredores del Metrobús-Q, bajo gestión directa de una empresa pública metropolitana o delegada a operadoras privadas.// Desarrollar un sistema de recaudo único para todo el M-Q que luego sea extendido a los otros componentes del SI.// Diseñar, implementar y evaluar nuevos corredores BRT integrados al M-Q.		
43	Augusto Barrera	30/12/2011		Se aprueba el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial del DMQ 2012 - 2022 Modernización del STP y Metro de Quito: Se prevee la ampliación de la infraestructura existente y la consolidación del sistema integrado de transporte público, priorizando al integración física del DMQ. Se planea la constitución de un sistema integrado conceptual, operativa, física y tarifariamente: b) optimizar los corredores exclusivos para servicios tronco alimentados del Metrobus-Q incorporando a los valles orientales y parroquias de norte. Programas: Ampliación, operación y optimización de la gestión del Metrobus-Q basado en corredores tipo BRT: Diseñar, implementar y evaluar nuevos corredores BRT que conecten el Valle de los Chillos, Calderon, Carapungo, etc. Metas al 2022: Corredores BRT oriental, central y occidental con sus respectivas subtroneales, así como servicios tronco alimentados hacia Valle de los Chillos, Tumbaco, Calderón y San Antonio de Pichincha.		

No.	ALCALDE	FECHA	NODALIDAD	AUTORIDAD	TESORO	ORGANIZACIÓN
44	Augusto Barrera	1/1/2012		Se crea y aprueba el Plan de Acción Climático de Quito 2012 -2016 Objetivo.- Ejecutar el primer proyecto piloto de NAMA (Acciones nacionales voluntarias de mitigación) en movilidad sustentable del Ecuador. Resultados.- *Estrategia para la implementación de la NAMA en el sector transporte del DMQ construida y aprobada en el marco de las política y planes nacionales de cambio climático en el Ecuador. *Desplazamiento masivo de la población por medio de corredores exclusivos, terminales y sistemas de interconexión, a través del STI Metrobús Q, viabilizado y en ejecución.		
45	Augusto Barrera	13/3/2012		Se sanciona la Ordenanza metropolitana 0194 que establece: De las empresas públicas metropolitanas responsables de la gestión.- 2. Las empresas públicas metropolitanas prestarán el servicio de transporte público de pasajeros en los Subsistemas de transporte o sus componentes que se hubieren determinado en el acto normativo de su constitución.		
46	Augusto Barrera	10/5/2012		Mediante Resolución No. 011-SM-2012 se delega la gestión de la infraestructura e instalaciones de las paradas, estaciones y terminales del Subsistema de Transporte Metrobús-Q a la EPMTPO. Esta delegación incluyó, sin que su enunciación suponga limitación alguna, las actividades de administración, mantenimiento, custodia y seguridad de las paradas, estaciones y terminales.		
47	Augusto Barrera	10/5/2012		Mediante Resolución 011-SM-2012, el Secretario de Movilidad delega a la EPMTPO la gestión integral de la infraestructura e instalaciones de las paradas, estaciones y terminales del subsistema Metrobús-Q, la dirección operativa y los sistemas de recaudación y control de la flota del Metrobús-Q.		
48	Augusto Barrera	11/5/2012		Se suscribe el Convenio de Puesta en marcha del Corredor Sur Occidental y la gestión de recaudo y distribución de caja entre 8 operadoras y la EPMTPO. Operación tipo BRT pero con buses tipo.		
49	Augusto Barrera	25/6/2012		Mediante Decreto 1196 de la Presidencia de la República se establece: El Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el art. 40 dispone: "El transporte terrestre de personas y bienes es un servicio esencial que responde a las condiciones de: MEDIO AMBIENTE.- El Estado garantizará que los vehículos que ingresan al parque automotor a nivel nacional cumplan con normas ambientales y promoverá la aplicación de nueva tecnología que permitan disminuir la emisión de gases contaminantes de los vehículos"		
50	Augusto Barrera	22/2/2013		Mediante Resolución A003 el Alcalde declara en emergencia al Corredor Central Norte y dispone que la EPMTPO asuma la gestión operativa		
51	Augusto Barrera	13/6/2013		Mediante Ordenanza Metropolitana 301 se dispone: Art. 27.- Prohibición de delegar servicios públicos.- Ninguna empresa pública metropolitana, a pretexto de asociarse con un ente privado o de economía popular y solidaria, podrá delegar a un tercero, la prestación de un servicio público, atribución que le compete de forma exclusiva al MDMQ mediante la emisión del correspondiente acto normativo.		
52	Augusto Barrera	28/11/2013		Alcaldía de DMQ y Banco del Estado suscriben el convenio para el financiamiento de la adquisición de buses por 15.000.000		

No.	ALCALDE	FECHA	NODALIDAD	AUTORIDAD	TESORO	ORGANIZACIÓN
53	Mauricio Rodas	1-1-2014	Mediante el diagnóstico estratégico del DMQ se establece que Es imprescindible seguir implementando la Red Integrada de TP, mis que está siendo revisada para los ajusted que deban hacerse con la presencia del Subsistema Metro o sin él. Implementar, fortalecer o ampliar modalidades tales como el BRT y conexiones transversales, que forman parte del concepto integrado de transporte público, es necesario para el funcionamiento integral de la movilidad en el DMQ. Diagnóstico.- La movilidad no es integral respecto al territorio y el transporte público no brinda la calidad necesaria para que sea una verdadera opción. No hay un estructura de centralidad que brinde servicio adecuadamente distribuidos para posibilitar la actividad ciudadadno con optimización de tiempo y calidad.			
54	Augusto Barrera	9/4/2014		Alcaldía de DMQ y Banco del Estado suscriben el convenio de terminación parcial de asignación de recursos.		
55	Mauricio Rodas	25/6/2014	El GG de la EPMTMQ (desde el 16.07.2014) presenta a la comisión de movilidad, la situación actual del sistema integrado de transporte. En el cual informa que existe 35 unidades fuera de servicio. En el año 2013 se realizó un recorte presupustario que eliminó del PAC la mayoría de repuestos.			
56	Mauricio Rodas	30/6/2014		Gerencia General de la EPMTMQ declara en emergencia el Subsistema de Transporte Metrobús-Q mediante resolución administrativa		
57	Mauricio Rodas	2/7/2014	GG de la EPMTMQ presenta a la Comisión de Movilidad el "Plan de Rescate" que fue anunciado el 01 de julio de 2014 por el Alcalde, el cual consta de 10 acciones a implementar (ampliación desde El Labrador hacia Calderón, extensión Ecovía en el tramo norte hasta el sector del Comité del Pueblo por la 6 de Diciembre y en el tramo sur hasta Guamani; incorporar 2 estaciones en el Corredor Sur Occidental (Chillogallo y Santiago), taller en Chiriyacu y Quitumbe, tecnología de innovación al usuario, repavimentación de la Ecovía y extensión sur.) Informa que existen 58 unidades fuera de servicio y 46 falta de repuestos de las 235 existentes. Informa incremento de tiempos de viaje, y que por la disminución de flota operativa se está transportando a 9 personas por m2 siendo que el sistema fue diseñado para 6 personas por m2. La primera acción es reiniciar la licitación que se declaró desierta para comprar las 40 unidades. Extensión del trolebús hacia Calderón ya entra un plan de renovación de la flota para sustituir las 54 que están saliendo de servicio.			
58	Mauricio Rodas	18/7/2014		Gerencia General de la EPMTMQ autorizó el inicio del proceso de contratación y aprobó los pliegos para la adquisición de un lote de cuarenta buses articulados, elementos y servicios complementarios para el Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, con un presupuesto referencial de 13 600 000. El 20 de agosto de 2014 se suscribe el contrato con Auto Líder. Contrato EMER-EPMTMQ-003-2014.		

No.	ALCALDE	FECHA	NODALIDAD	AUTORIDAD	TESORO	ORGANIZACIÓN
59	Mauricio Rodas	18/7/2014	<p>La motivación se sustenta, principalmente, en los siguientes elementos:</p> <p>a) Adquisición de repuestos para reparar y mantener las flotas;</p> <p>b) Identificación de proveedores para la dotación de tales repuestos que están descontinuados;</p> <p>c) Adquirir nuevas unidades a fin de que permitan a las existentes entrar en un proceso de mantenimiento profundo;</p> <p>d) Realizar proyecto de renovación de flotas, considerando que en diciembre de 2014 cumplirán 19 años y su vida útil es de 20 años.</p> <p>e) Realizar mantenimientos preventivos y constantes a las unidades trolebús con los recursos suficientes y necesarios para el efecto.</p> <p>f) Realizar la adquisición inmediata y emergente del material requerido para el mantenimiento de la infraestructura;</p> <p>g) Realizar la reposición inmediata de vidrios de las paradas afectadas;</p> <p>h) Contratación inmediata de técnicos requeridos para la ejecución de los trabajos de mantenimiento.</p> <p>i) Que se realice de manera urgente la construcción de los talleres para</p>			
60	Mauricio Rodas	9/9/2014	<p>La motivación se sustenta, principalmente, en los siguientes elementos:</p> <p>a) Adquisición de repuestos para reparar y mantener las flotas;</p> <p>b) Identificación de proveedores para la dotación de tales repuestos que están descontinuados;</p> <p>c) Adquirir nuevas unidades a fin de que permitan a las existentes entrar en un proceso de mantenimiento profundo;</p> <p>d) Realizar proyecto de renovación de flotas, considerando que en diciembre de 2014 cumplirán 19 años y su vida útil es de 20 años.</p> <p>e) Realizar mantenimientos preventivos y constantes a las unidades trolebús con los recursos suficientes y necesarios para el efecto.</p> <p>f) Realizar la adquisición inmediata y emergente del material requerido para el mantenimiento de la infraestructura;</p> <p>g) Realizar la reposición inmediata de vidrios de las paradas afectadas;</p> <p>h) Contratación inmediata de técnicos requeridos para la ejecución de los trabajos de mantenimiento.</p> <p>i) Que se realice de manera urgente la construcción de los talleres para</p>			
61	Mauricio Rodas	15/10/2014	<p>GG de la EPMTQP presenta a la Comisión de Movilidad el informe del avance del plan de rescate del Sistema Metropolitana de Transporte.</p> <p>* 6 procesos de adquisiciones de emergencia: adquisición 700 de neumáticos para Volvo, reencauche de 488 neumáticos, adquisición de cristales y parabrisas para trolebús, b10m y b12m, adquisición de 800 neumáticos para trolebuses, adquisición de un lote de 40 buses articulados, adquisición de lubricantes para los buses articulados Volvo y trolebuses.</p> <p>Procesos de adquisiciones por SERCOP: adquisición de repuestos para flota Volvo y trolebuses.</p> <p>Se han recuperado 36 unidades que corresponde el 20% de la flota.</p> <p>Características de las 40 nuevas unidades:</p> <p>Marca: Mercedes Benz Modelo: O500M Valor: 12.916.000 sin IVA Potencia: 375 HP Torque: 1850 Nm Puertas: 3 izquierdas y 3 derechas Fechas de entrega:</p>			
62	Mauricio Rodas	27/10/2014		La Gerente General del Banco del Estado y la Administradora General del DMQ, suscribieron un nuevo convenio de asignación de recursos y se habilitó el uso de los fondos.		

No.	ALCALDE	FECHA	NODALIDAD	AUTORIDAD	TESORO	ORGANIZACIÓN
63	Mauricio Rodas	30/10/2014	EN EL DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO PARA EL PLAN METROPOLITANO DE DESARROLLO TERRITORIAL (PMOT) - Secretaría de Movilidad se establece: En los servicios de los corredores integrados BRT es notoria la deficiencia que presenta en cuanto a su capacidad, principalmente en las troncales, en donde los usuarios tienen que esperar muchas veces hasta tres o cuatro unidades articuladas para poder ingresar y desplazarse. Si bien, por una parte tienen una buena velocidad de circulación, su capacidad deja mucho que desear, aún en las horas denominadas valle. Situaciones similares se presentan en los servicios de las rutas alimentadoras, en donde los tiempos de los intervalos entre son altos, lo cual disminuye la calidad del servicio y desestimula su uso.			
64	Mauricio Rodas	13/1/2015		Se aprueba la Visión Estratégica de la Movilidad para el DMQ 2015-2030 en el cual se establece: iii. Incrementar la proporción modal de los viajes en transporte público mediante la ampliación de la capacidad y cobertura en corredores exclusivos BRT y del subsistema convencional hacia nuevas zonas periféricas, a fin de mejorar su velocidad comercial y disminuir ostensiblemente los tiempos de viaje de los usuarios. Perfil de proyectos: TP3 – Renovación de la Flota y Optimización de la Operación del Sistema Ecovía TP4- Extensión Ecovía Comité del Pueblo TP5- Extensión Ecovía hasta Guamani (Corredor Sur Oriental) TP9 Extensión Corredor Central Trolebús hasta Carapungo/Calderón TP12.- El Nuevo trolebús (Ampliación y mejora Sistema Trolebús) Adquisición de una flota de unidades bi-articuladas acorde a la demanda y con estándares que aseguren una adecuada calidad de servicio		
65	Mauricio Rodas	22/2/2015		Se aprueba mediante ordenanza, el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del DMQ 2015 -2024 en el cual se establece: Política M1: Mejorar sustancialmente la calidad, la cobertura, conectividad e integración de los servicios del Sistema Metropolitano de Transporte, asignando los recursos financieros en correspondencia con las demandas de viajes atendidas. Objetivo 1.1: Se utilizará el Transporte Público como medio preferente de desplazamiento, mediante un sistema integrado masivo de transporte con altos niveles de calidad y eficiencia, donde el Metro será el eje estructurados, siendo sus mayores atributos la disminución del tiempo de viaje, conectividad y cobertura. Metas: Al 2025 mantener la preferencia de los viajes motorizados en TP en al menos 70%. Al 2022, disminuir el tiempo promedio de viaje en transporte, en al menos, el 5% en relación con el año base 2015. Política M2: Promover el uso de tecnologías limpias en el TP que permitan óptimos niveles de desempeño automotriz para mejora la calidad del medio ambiente. Meta: Al 2022, el 20% de los viajes en TP se realizarán en unidades eléctricas y/o híbridas.		
66	Mauricio Rodas	1/4/2015		Mediante Ordenanza 054 se fija la tarifa preferencial para personas con discapacidad en el TP: Artículo 1.- En ejercicio de los principios de orden Constitucional y aquellos previstos en la Ley Orgánica de Discapacidades, 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 alimentadoras, cuya observancia será obligatoria y de fiel cumplimiento por parte de los operadores del servicio		

No.	ALCALDE	FECHA	NODALIDAD	AUTORIDAD	TESORO	ORGANIZACIÓN
67	Mauricio Rodas	1/6/2015		<p>Se aprueba el endeudamiento para la adquisición de 80 unidades de transporte masivo, de conformidad al esquema de financiamiento y la modalidad de crédito de proveedor, detalladas en el informe emitido por la Administración General del Municipio del DMQ.</p> <p>*Proyecto valorado en \$40 millones incluido en el presupuesto DMDM. * Esquema de financiamiento bajo modalidad de crédito de proveedores aprobado por el Comité de Deuda.</p> <p>Objetivos: * Incrementar la capacidad y la calidad de la transportación con la finalidad de dignificar y brindar espacios inclusivos en el transporte público del DMQ. * Ampliar y modernizar la flota de nidades de transporte público que prestan el servicio en los corredores de la red de transporte masivo. * Empezar un Programa de Actualización en el Servicio Transporte urbano en la capital. * Mejorar la conectividad entre los principales núcelos de la ciudad potenciando la función de movilidad dentro del Distrito. * Extender el servicio que presta actualmente el Corredor Trolébús.</p> <p>Se autoriza al Alcalde para la suscripción de toda documentación que se requiera para la instrumentalización de lo resuelto en el numeral precedente.</p>		
68	Mauricio Rodas	12/12/2015		Quito firma el Acuerdo de Cambio Climático de París.		
69	Mauricio Rodas	23/12/2015		Mediante Ordenanza 092 se establece los años de vida útil de los automotores: Articulados - 25 años, Trolebuses 25 años, Biarticulados 25 años.		
70	Mauricio Rodas	1/1/2016		<p>Quito suscribe del "Fecha límite 2020: Cómo las Ciudades harán el trabajo" (Deadline 2020) 5.2.4 TRÁNSITO Y ADAPTACIÓN</p> <p>Un sistema de transporte inclusivo y que funciona bien sustenta la conectividad de una ciudad resiliente al clima, proporcionando rutas de evacuación durante eventos extremos, lo que permite que las comunidades se conecten más fácilmente y que las personas accedan al empleo, la salud y los servicios comunitarios. Las decisiones que se tomen hoy, sobre la ubicación y el diseño de la infraestructura de transporte, afectarán qué tan bien el sistema se adapta al cambio climático en el futuro.</p> <p>Para garantizar que las acciones descritas en este capítulo sean resilientes al clima, los gobiernos de las ciudades deben considerar las condiciones climáticas futuras. Por ejemplo, la construcción de sistemas BRT: • Con materiales que son más resistentes a temperaturas y concentraciones de CO más altas • En lugares a salvo de mayores precipitaciones, inundaciones y deslizamientos de tierra • Eso incluye infraestructura verde y azul para asegurar que las rutas sean frescas y con buen drenaje, ayudando a reducir aún más las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorando la calidad del aire • Que pueda responder a eventos extremos, a través de cambios en las rutas, mayores servicios o mejores servicios de información de viajes.</p> <p>7. ELECTRIFICANDO NUESTRAS CIUDADES</p>		
71	Mauricio Rodas	22/5/2017		Mediante firma del adendum al Contrato de operación del Corredro Central Norte, el Alcalde dispone a la EPMTPO se alquile flota al CCN para cumplir con la flota requerida en la operación.		
72	Mauricio Rodas	27/9/2017		<p>Mediante Ordenanza Metropolitana 0185 se establece:</p> <p>Artículo 7.- Objetivos.- La implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte se sujetará al cumplimiento de los siguientes objetivos:</p> <p>4. Optimizar la distribución de las unidades destinadas a la prestación del servicio, de acuerdo a las estadísticas recolectadas, poniendo a disposición de los Operadores de Transporte información precisa de los aforos por día, hora, minutos y rutas.</p> <p>5. Integrar los elementos y componentes del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, generando condiciones atractivas a los Usuarios, incentivando el uso del transporte público en la zona metropolitana y desincentivando el uso del vehículo particular.</p>		

No.	ALCALDE	FECHA	NODALIDAD	AUTORIDAD	TESORO	ORGANIZACIÓN
73	Mauricio Rodas	1/10/2017		El DMQ se adhiere al compromiso "Declaración de C40 por unas Calles Libres de Combustibles Fósiles" cuyos compromisos son: 1) adquiriendo buses con cero emisiones a partir de 2025 y 2) asegurando que los centros de nuestras ciudades son cero emisiones para 2030.		
74	Mauricio Rodas	1/1/2018		Se aprueba Quito Visión 2040 y su nuevo modelo de ciudad Para el año 2020 se contempla que ya esté construidos operando o instaurados los siguientes proyectos / políticas: *Integración física y tarifaria de todos los subsistemas de transporte público y funcionamiento como un solo sistema integrado de transporte. *Prolongación Trole Quitumbe - Calderón Para el 2025: * Prolongación Trole Guamaní - Calderón * Cambio de flota a unidades eléctricas en el CHQ. *Nuevo corredor BRT Tumbaco-Cumbayá-Miravalle-La Carolina. *Nuevo corredor BRT Sangolquí-El Ejido. *Desarrollo de corredores exclusivos para buses alimentadores en las principales vías transversales y diagonales de la meseta superior. Para el 2030: * Nuevo corredor BRT Tababela-Tumbaco-Cumbayá-Carolina-Río Coca. * Prolongación Ecovía a Calderón. Para el 2035: *Nuevo corredor BRT "El Labrador" - San Antonio de Pichincha. * Corredor BRT Eloy Alfaro		
75	Mauricio Rodas	8/2/2018		Mediante Ordenanza Metropolitana 201 se establece: La Ordenanza Metropolitana No. 201 establece: Art. 26 Promoción Ambiental.- (...) En el Subsistema de Transporte Metrobus - Q para las unidades de capacidad intermedia que operan en las rutas troncales, se dará prioridad a la adquisición de vehículos que utilicen energía alternativa amigable con el medio ambiente.		
76	Mauricio Rodas	8/2/2018		Mediante Ordenanza Metropolitana 0201 se establece: Art.12 Equilibrio económico financiero.- En la fijación dentro del SITPP, el Municipio velará por garantizar el equilibrio económico financiero de la operación y el acceso a tarifas socialmente justas para los usuarios del servicio. Art. 18.- Del uso de carriles exclusivos.- Para garantizar los niveles calidad del servicio de transporte público de pasajeros, de conformidad al ordenamiento legal vigente, la Autoridad deberá planificar y promover la implementación de carriles para el uso exclusivo del tp, cuyos espacios son reservados para la circulación de unidades autorizadas a la prestación del servicio dentro del Sistema Metropolitano de Transporte de pasajeros del DMQ y vehículos de emergencia, en los términos previstos en la Ley. La Agencia Metropolitana de Tránsito no podrá autorizar el uso de carriles exclusivos a los vehículos no previstos en la Ley.		
77	Mauricio Rodas	22/2/2018		Autorizar al señor Alcalde Metropolitano para la obtención de un crédito por el monto USD. 134.380.864,25, más el porcentaje correspondiente a la comisión de estructuración y gastos de operación, para el financiamiento de los proyectos priorizados por la Administración Municipal.		

No.	ALCALDE	FECHA	NODALIDAD	AUTORIDAD	TESORO	ORGANIZACIÓN
78	Mauricio Rodas	21/3/2018	<p>Concejo Metropolitano conoce el Proyecto de Ordenanza en el cual se establece:</p> <p>Capítulo IV. Art. 12. Centro Histórico Libre de Emisiones.- Se define al Centro Histórico de Quito, en su área declarada como Patrimonio Cultural de la Humanidad, como la primera área del Distrito que conformará un plan y un conjunto de acciones a implementar para un escenario meta de cero emisiones de carbono del sector transporte pública al año 2020.</p> <p>Art. 14.- Servicio de transporte público en el CHQ.- los corredores del Sistema Metropolitano de Transporte que circulen por el área declarada en el Centro Histórico de Quito, serán los priorizados para el recambio a flotas con vehículos cero emisiones, en concordancia con los principios de oportunidad e igualdad.</p>			
79	Mauricio Rodas	4/5/2018		Quito suscribe el Pacto Global de los Alcaldes por el Clima y la Energía		
80	Mauricio Rodas	16/7/2018		Dejar sin efecto la Resolución No. C27 de 22 de febrero de 2018, por medio de la cual se resolvió autorizar al señor Alcalde Metropolitano la obtención de un crédito por USD 134.380.864,25, más el porcentaje correspondiente a la comisión de estructuración y gastos de operación para proyectos del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito; y, 2.- Autorice el financiamiento para la adquisición de 50 trolebuses y 20 biarticulados eléctricos.		
81	Mauricio Rodas	22/8/2018	<p>Pág. 3. El Municipio del DMQ está trabajando en tres ejes para implementar vehículos eléctricos en el DMQ: 1) Repotenciación con trolebuses eléctricos. Para la repotenciación con trolebuses y buses articulados 100% eléctricos, se mantuvo una reunión con potenciales proveedores el día 8 de febrero de 2018 con el fin de hacer aclaraciones y recibir retroalimentación sobre las unidades requeridas. Se abrió una fase de recepción de comentarios y a mediados del mes de marzo se espera abrir el proceso de contratación pública mediante crédito a proveedores, con la expectativa de recibir al menos una parte de las unidades en el año 2018.</p>			
82	Mauricio Rodas	1/12/2018		Se suscribe un nuevo contrato de operación con operadores del Corredor Central Norte y la Municipalidad		
83	Mauricio Rodas	1/1/2019	<p>En la actualidad, no existe un plan oficial de implementación de flota de autobuses eléctricos. Debido a la obsolescencia del material rodante de los trolebuses, estos se están reemplazando por autobuses diésel Euro III o Euro IV articulados y biarticulados. Los nuevos corredores construidos después del corredor central también emplean la tecnología diésel.</p> <p>Así pues, el proceso de renovación de flota iniciado en Quito es el inverso del considerado en el presente estudio, perdiendo la electromovilidad terreno frente al diésel.</p>			
84	Jorge Yunda	17/12/2019		El convenio firmado entre el Gobierno y el Municipio de Quito para financiar la compra de 300 buses eléctricos.		

No.	ALCALDE	FECHA	NODALIDAD	AUTORIDAD	TESORO	ORGANIZACIÓN
85	Jorge Yunda	1/12/2020		Se sanciona la Ordenanza Metropolitana 017-2020 en la cual se establecen las directrices para la reestructuración de rutas, indicadores de calidad e incremento de tarifa por el servicio de transporte de empresas públicas y privadas.		
86	Jorge Yunda	20/12/2020		ANT incrementa dos años la vida útil de buses de transporte público.		
87	Jorge Yunda	14/1/2021		Secretario de Movilidad remite al despacho de la Alcaldía Metropolitana el Proyecto de Ordenanza Metropolitana reformativa del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que incorpora un título al Libro IV.2 que regula y fomenta la movilidad en vehículos cero emisiones en el Distrito Metropolitano de Quito, en cumplimiento a lo expuesto en la Ordenanza 017-2020.		