

Oficio Nro. GADDMQ-SGP-2019-0872-O

Quito, D.M., 19 de diciembre de 2019

Asunto: PLAN OPERATIVO ANUAL 2020

Señor Abogado
Carlos Fernando Alomoto Rosales
Secretario General de Coordinación Territorial y Participación Ciudadana
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor
Diego Wladimir Jara Calvache
Secretario de Cultura
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor Licenciado
Guillermo Eugenio Abad Zamora
Secretario de Movilidad
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor Licenciado
Javier Fernando Gallo Duche
Secretario de Comunicación
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor Magister
Juan Carlos Avilés Aguirre
Secretario de Ambiente
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor
Juan Pablo Burbano Simon
Secretario General de Seguridad y Gobernabilidad
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor Doctor
Lenin Boroshilov Mantilla Colamarco
Secretario de Salud DMQ
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señora Magister
Maria Alexandra Naranjo Maya
Secretaria de Educación, Recreación y Deporte
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señora Doctora
Maria Fernanda Garcés Davila
Secretaria de Desarrollo Productivo y Competitividad
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-SGP-2019-0872-O

Quito, D.M., 19 de diciembre de 2019

Señora Ingeniera
Maria Gabriela Quiroga Reyes
Secretaría de Inclusión Social
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor Arquitecto
Rafael Antonio Carrasco Quintero
Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señora Magister
Estefanía Cristina Grunauer Reinoso
Supervisora Metropolitana
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señora Doctora
Natalia Maribel Recalde Estrella
Administradora General
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor
Fernando Patricio Pareja Balladares
Coordinador Distrital - ACDC
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Dunker Morales Vela
Procurador Metropolitano
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señora Abogada
Damaris Priscila Ortiz Pasuy
Secretaria General del Concejo (E)
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señora Licenciada
Gabriela Patricia Zuquilanda Peralvo
Directora Metropolitana de Relaciones Internacionales
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Pubenza María Fuentes Flores
Jefa de Despacho
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor Arquitecto
Rafael Antonio Carrasco Quintero
Director Ejecutivo IMPU (E)
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-SGP-2019-0872-O

Quito, D.M., 19 de diciembre de 2019

Cristian Mauricio Tello Moreno
Auditor Metropolitano
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración.

Como es de su conocimiento, mediante Ordenanza PMU No. 002-2019 sancionada el 05 de diciembre de 2019, se aprueba el Presupuesto General del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito para el Ejercicio Económico 2020. En este contexto, mucho agradeceré finalizar el proceso de ingreso de los perfiles de proyectos de inversión en el sistema "MI CIUDAD" y enviar la información del Plan Operativo Anual 2020 en el formato establecido en el documento adjunto hasta el 24 de diciembre del presente año.

Las Secretarías/Agencias como entes rectores consolidarán y validarán la información en el formato antes mencionado de todas las dependencias municipales, entes dependientes y entes adscritos que conforman su sector y enviarán a la Secretaría General de Planificación para la revisión correspondiente. Una vez se proceda con la revisión por parte de esta Secretaría, se habilitarán los usuarios de los responsables designados por cada dependencia para el ingreso del POA en el sistema.

Las empresas públicas metropolitanas, fundaciones, corporaciones y sujetos de derecho deberán proceder conforme la normativa legal que les rige y remitirán el Plan Operativo Anual aprobado adjuntando el acta de directorio, resolución o certificación de la instancia competente, así como los documentos presentados para aprobación como son informe técnico, económico, legal conforme al plazo normativo establecido.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente.

Documento firmado electrónicamente

Mgs. Sheldon Augusto López Montenegro
SECRETARIO GENERAL DE PLANIFICACIÓN

Anexos

- ESTRUCTURA POA 2020 FINAL - SGP.xlsx
- ORD-002-2019-PMU-PRESUPUESTO GAD-QUITO-2020-1-30.pdf
- ORD-002-2019-PMU-PRESUPUESTO GAD-QUITO-2020-31-61.pdf
- ORD-002-2019-PMU-PRESUPUESTO GAD-QUITO-2020-62-90.pdf
- ORD-002-2019-PMU-PRESUPUESTO GAD-QUITO-2020-91-120.pdf
- ORD-002-2019-PMU-PRESUPUESTO GAD-QUITO-2020-121-150.pdf
- ORD-002-2019-PMU-PRESUPUESTO GAD-QUITO-2020-151-180.pdf
- ORD-002-2019-PMU-PRESUPUESTO GAD-QUITO-2020-181-200.pdf

Oficio Nro. GADDMQ-SGP-2019-0872-O

Quito, D.M., 19 de diciembre de 2019

Copia:

Señor Magister
Michel Rowland Garcia
Presidente de la Comisión Metropolitana de Lucha Contra la Corrupción

Señor Ingeniero
Adrián Daniel Haro Haro
Gerente General EP EMSEGURIDAD

Señora Magister
Carla Paola Cardenas Ramirez
Gerente General Empresa Pública Metropolitana de Gestión de Destino Turístico

Señor Ingeniero
Edison Santiago Yanez Romero
Gerente General

Señor Ingeniero
Hernán Alexis Alvarado Zambrano
Gerente General

Señor Doctor
Mauro Mendoza Álvaro
Gerente General Empresa Pública Metropolitana de Rastro

Señor Ingeniero
Rommel Mauricio Rosales Estupiñán
Gerente General Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas

Señor Magister
Sandro Roberto Ruiz Salinas
Gerente General Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios

Señor Magister
Segundo Dario Chavez Escobar
Gerente General (E)

Señora Economista
Yolanda Gaete Zambrano
Gerente General

Leonardo Arturo Arias Alvarez
Director del Instituto de la Ciudad

Señor
Cmde Esteban Ernesto Cardenas Varela
Jefe de Bomberos

Veronica Paulina Moya Campaña
Secretaria Ejecutiva

Señor Magister
Patrio Javier Feijoo Arevalo
Director Ejecutivo de la Fundación Museos de la Ciudad

Señor Maestro
Fredy Ernesto Moreno Proano
Director Artístico Ejecutivo Fundación Teatro Nacional Sucre

Señor Doctor

Oficio Nro. GADDMQ-SGP-2019-0872-O

Quito, D.M., 19 de diciembre de 2019

Nelson José Efraín Maldonado Echeverría
Director Unidad Patronato Municipal San José

Señor Ingeniero
Guido Ernesto Andrade Bastidas
Gerente General Empresa Pública Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento, Subrogante

Señora Magister
María Lorena Montalvo Carrión
Directora Ejecutiva ConQuito

Señor Magister
Sergio Yamni Tamayo Piedra
Director Metropolitano de Planificación Para el Desarrollo

Señor Ingeniero
Nelson Augusto Tapia Rodríguez
Gerente General

Señor Doctor
Juan Manuel Aguirre Gomez
Director General Metropolitano de Tránsito Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Señora Ingentera
Martha Gisela Osorio Vizcaino
Directora Metropolitana de Capacitación

Señor Doctor
Gerardo Zapata Pacheco
Director General del Cuerpo de Agentes de Control Metropolitano de Quito

Señor Ingeniero
German Efraín Flores Escobar
Gerente General Empresa Pública Metropolitana de Hábitat y Vivienda

Señor
Raul David Codena Valdiviezo
Director Ejecutivo IMP (E)

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por PAULINA ELIZABETH TIPAN VILLACIS	per	SGP-DMPD	2019-12-17	
Revisado por SERGIO YAMNI TAMAYO PIEDRA	ST	SGP-DMPD	2019-12-17	
Aprobado por Sheldon Augusto Lopez Montenegro	sam	SGP	2019-12-19	

Oficio Nro. EPMTPQ-GG-2019-0764-O

Quito, D.M., 13 de noviembre de 2019

Asunto: CUMPLIMIENTO DE LA RESOLUCIÓN NRO: 0185

Señor Licenciado
Guillermo Eugenio Abad Zamora
Secretario de Movilidad
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

El Concejo Metropolitano de Quito, aprobó la "Ordenanza Metropolitana Nro. 0185, que Regula la Implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito.

El artículo 7 numeral 1 determina: "Objetivos.- La implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte se sujetará al cumplimiento de los siguientes objetivos: 1. Garantizar la eficiencia en la operación de recaudo y la seguridad del dinero recaudado del cobro de la tarifa a los Usuarios, que se realizará por medio de terminales en estación o a bordo dentro del sistema de transporte, permitiendo un control total de estos ingresos".

El Art. 9 estipula: "El diseño, implementación y operación del SIR comprende los procesos que lo soportan, una plataforma tecnológica y la participación activa de varios actores, entre otros, cuyo papel y responsabilidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, se define a continuación:

a. La Secretaría a cargo de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, responsable de la determinación de las políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, así como de la evaluación del cumplimiento de esas políticas y de la normativa correspondiente.

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTPQ) tiene a su cargo la operación del sistema integrado de transporte de pasajeros de Quito, entre ellos, el Trole, La Escoba, Corredor Sur Oriental, además el sistema Integrado de Alimentación que está en el momento con 318 unidades.

La distribución de las paradas o puntos de recarga se distribuye de la siguiente manera:

Oficio Nro. EPMPQ-GG-2019-0764-O

Quito, D.M., 13 de noviembre de 2019

PARADAS Y ESTACIONES DE RECAUDO		
CORREDOR	ESTACION	PARADAS
TROLEBUS	Norte y sur	54
ECOVIA	Ecovia	17
SUR ORIENTAL	Suroccidental	19
SUR OCCIDENTAL	Estaciones	7
Terminales		2
TOTAL PARADAS		118

El Sistema Integrado de Recaudo actual, por su tiempo de uso, es obsoleto; lo cual impide un control eficiente en la recaudación de los valores que ingresan por concepto de pasaje.

Por lo expuesto, solicito a usted señor Secretario, se dé cumplimiento a lo dispuesto en la referida ordenanza; y, lo antes posible se proceda a la contratación de un sistema Integrado de Recaudo acorde a la realidad, con todas las bondades que la tecnología nos ofrece, para lo cual apoyaremos con nuestros técnicos especializados, para la elaboración de los términos de referencia respectivos.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Mgs. Segundo Darío Chávez Escobar
GERENTE GENERAL (E)

TRANSPORTE DE PASAJEROS

Oficio Nro. EPMPQ-GG-2019-0764-O

Quito, D.M., 13 de noviembre de 2019

Acción	Sigla Responsable	Sigla Unidad	Fecha	Significa
Elaborado por: Segundo Darío Chávez Escobar	sdce	EPMPQ-GG	2019-11-13	
Aprobado por: Segundo Darío Chávez Escobar	sdce	EPMPQ-GG	2019-11-13	
Aprobado por: Nestor Ramiro Cobos Zavala	nrc	EPMPQ-SG	2019-11-13	

Antecedentes

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito -EPMTPQ- presta el servicio a la ciudadanía, bajo un esquema de coparticipación pública y privada, a través del cual la Empresa gestiona directamente los corredores Central Trolebús, Suroriental y Ecovía y apoya en la administración del corredor Suroccidental; adicionalmente integra el servicio de alimentadores de operadoras privadas.

Los corredores operados directamente por la EPMTPQ, al amparo de lo señalado en el artículo IV.2.19 del Código Municipal que señala *"De manera ordinaria, cuando la prestación del servicio de transporte público de pasajeros esté encomendada a una empresa pública metropolitana, esta (SIC) empleará la gestión institucional directa, arbitrando los mecanismos que sean necesarios para proveerse de los medios humanos y materiales para este propósito"*, se detallan a continuación:

- El Corredor Central Trolebús, circula de sur a norte por el carril exclusivo central a lo largo de las Avenidas Cóndor Ñan, Quitumbe Ñan, Teniente Hugo Ortiz, Maldonado, 10 de Agosto y Galo Plaza Lasso. En el corredor central se encuentran los terminales de integración Quitumbe, Morán Valverde, El Recreo, El Labrador y Carcelén.
- El Corredor Ecovía, circula de sur a norte por el carril exclusivo a lo largo de las avenidas Pichincha, Gran Colombia, Tarqui, 6 de Diciembre. En este corredor existen los terminales de integración Playón de La Marín y Río Coca.
- El Corredor Suroriental circula de sur a norte por el carril exclusivo a lo largo de la avenida Maldonado, calle Alamor, Napo, Velasco Ibarra, Pichincha, Gran Colombia y 12 de Octubre. En este corredor se encuentran los terminales de integración Guamaní, Capulí, El Recreo y Playón de La Marín. El corredor finaliza al norte en la parada Universidades, en la Av. 12 de Octubre y Veintimilla.

A su vez, operadores privados, mediante contrato suscrito con la Secretaría de Movilidad, prestan su servicio en el corredor sur occidental, operación a la que la EPMTPQ apoya con los servicios de recaudación en troncal, mantenimiento, limpieza de la infraestructura y seguridad en paradas y terminal.

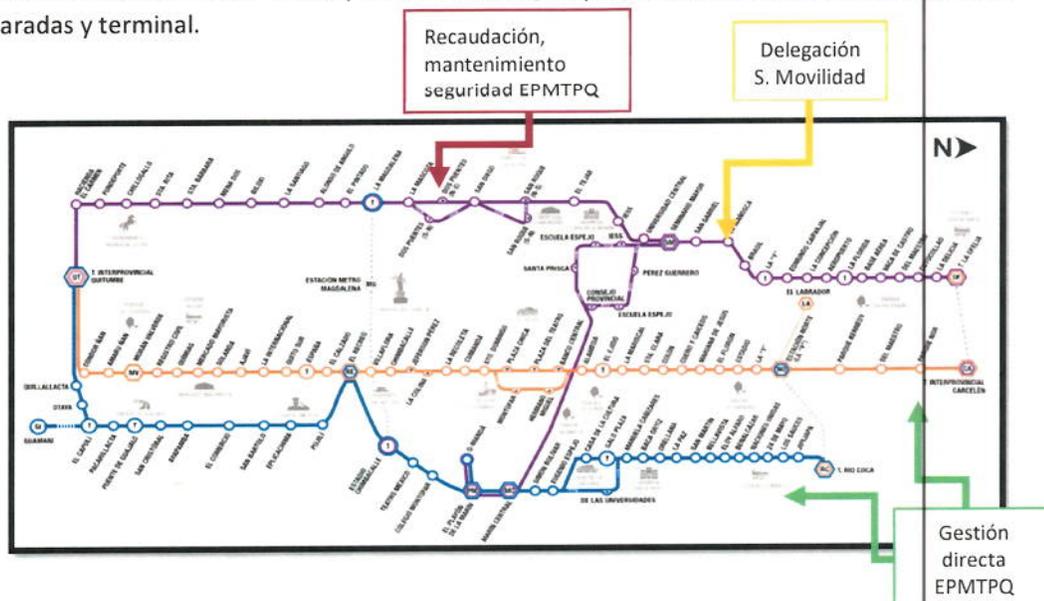


Ilustración No. 1 Esquema metropolitano de transporte

En lo relacionado al servicio de alimentadores, la EPMTQP cuenta con 48 rutas que son operadas a través de compañías y cooperativas de transporte privadas que se integran al Sistema Metropolitano de Transporte. La tabla No. 1, presenta el detalle de rutas alimentadoras, considerando su terminal o punto de integración.

Tabla No. 1

Río Coca	Guamaní	El Recreo
Carapungo - Eloy Alfaro	San José de Cutuglahua	Argelia
Llano Chico	El Porvenir – La Victoria	Chillogallo
Zámbiza	San Juan de Turubamba	Lucha de los Pobres
Comité del Pueblo – La Bota	La Joya	Oriente Quiteño
La Luz	Int. Guamaní – Quitumbe	Ferroviaria
Carapungo - Simón Bolívar	Venecia	Solanda
6 de julio	Santo Tomás 1	La Magdalena
Agua Clara	Héroes de Paquisha	Forestal – Chimbacalle
Cumbayá	Cdla. Lozada	Transversal
Nayón	Carcelén	Tola – San Roque
Monteserrín	San José de Morán	Quitumbe
El Labrador	Int. Carcelén - El Labrador	Santospamba
Cotocollao	San Juan de Calderón	Paquisha
Rumiñahui	Oyacoto	* Manuelita Sáenz
Kennedy – Edén	Capulí	Morán Valverde
Laureles	La Cocha	Martha Bucarám
Comité del Pueblo	Caupicho	Huarcay
Llano grande	Puente de Guajaló	
Cisne	San Martín	

El servicio de alimentadores cuenta con 348 unidades, pertenecientes a 20 operadoras privadas, el 27% del total de unidades se concentra en las operadoras Transplaneta y Calderón, con 14% y 13% respectivamente; 24% en las operadoras Quiteño Libre, Reino de Quito y Vencedores, con 8% cada una de ellas; un 17% se distribuye en las operadoras Translatinos 7%, Juan Pablo II y Quitumbe con 5% cada una y el restante 31% en 12 operadoras, con cifras que se ubican entre el 1% y 4%.

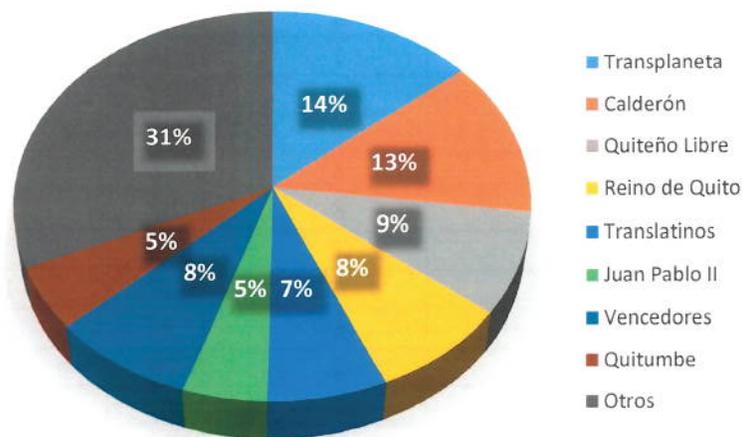


Ilustración No. 2

Las distancias de recorrido, el número de unidades asignadas a cada ruta y los intervalos programados para los despachos se presentan en la tabla No. 2

Tabla No. 2

Rutas	Unidades día ordinario	Longitud (km)	Intervalo pico / valle (min)
Cisne- Zabala	12	34,61	11
Comité del Pueblo	11	14,45	6 a 8
Cotocollao	9	13,46	7 a 9
Kennedy	6	9,71	9 a 10
Laureles	6	9,65	9 a 10
Llano Grande	12	30,70	9 a 12
Rumiñahui	6	11,21	8 a 10
Interterminales Carcelén – Labrador	9	14,68	7 a 8
6 de julio	7	12,88	8 a 11
Agua Clara	10	16,25	7 a 10
Carapungo Eloy Alfaro	9	28,82	12 a 13
Carapungo Simón Bolívar	10	24,84	8 a 10
Comité del Pueblo – La Bota	10	20,19	10
Cumbayá	4	32,25	22 a 25
La Luz	4	9,22	13
Llano Chico Amagasi	10	19,26	7 a 12
Monteserrín	2	5,74	17 a 20
Nayón	6	12,11	7 a 10
Zámbiza	4	11,76	13 a 18
Cabuyal	9	22,49	9
Oyacoto	6	28,30	15 a 25
San Juan	13	28,22	8 a 10

San José de Morán	9	18,40	9
Tola – San Roque – Playón de la Marín	6	11,44	10
Argelia	7	15,35	9 a 12
Chillogallo	10	17,34	9
Ferroviaria	5	8,80	9 a 12
Lucha de los Pobres	8	17,36	8 a 12
Oriente Quiteño	8	14,68	8 a 9
Solanda	7	11,10	7 a 8
Huarcay	4	12,27	14 a 16
Martha Bucarám	6	12,88	10 a 12
Manuelita Sáenz	7	16,30	9 a 12
Paquisha	8	17,69	9 a 12
Santospamba	12	14,34	6 a 8
Caupicho	7	11,09	7 a 10
La Cocha	8	11,33	6 a 12
San Martín	7	14,94	10 a 13
Forestal	7	12,57	9 a 10
Guamaní	4	13,37	13 a 15
Héroes de Paquisha	6	7,70	6 a 10
La Joya	5	8,95	6 a 8
La Victoria	5	6,89	13 a 15
Lozada	5	8,75	10 a 15
San José de Cutuglagua	6	11,12	8 a 12
San Juan de Turubamba	6	7,51	7 a 9
Santo Tomás I	3	6,08	9 a 12
Venecia	4	4,34	6 a 8

Desde el inicio de la operación, hasta finales del 2018, el total de pasajeros transportados por gestión de la EPMT PQ asciende a 199.765.322, la evolución de este rubro se presenta gráficamente en la Ilustración No. 3.

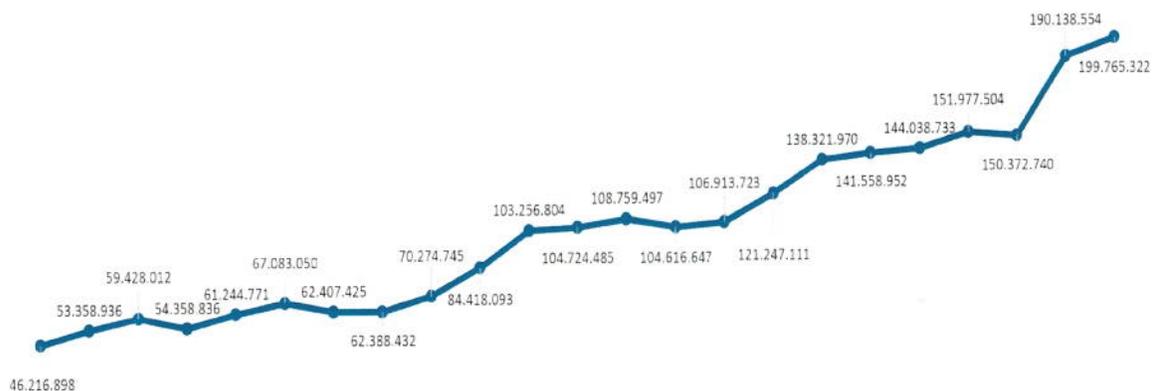


Ilustración No. 3

El esquema operacional de la EPMTPO se desarrolla en los siguientes circuitos:

Corredor Central Trolebús:

- C1 El Recreo – El Labrador
- C2 Morán Valverde – El Labrador
- C4 Quitumbe – Colón
- C5 Carcelén – Ejido
- C6 Quitumbe – Recreo

Corredor Suroriental:

- E1 Guamaní – Universidades
- E1M Guamaní – Playón de la Marín
- E2 Quitumbe – Río Coca
- E4 Quitumbe – Playón de la Marín
- E8 Guamaní – Ejido

Corredor Ecovía

- E3 Río Coca – Playón de la Marín
- Integración Río Coca – El Labrador

Los horarios de operación del sistema gestionado por la EPMTPO, se exponen en la tabla No. 3.

Tabla No. 3

Corredor	Inicio	Fin
Central Trolebús	5:00	0:00
Oriental	5:00	22:30 (EV) - 23:00 (CSO)

Estructura de costos

La Secretaría de Movilidad, Organismo rector del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, del Distrito Metropolitano de Quito, en el marco de sus competencias, llevó a cabo la contratación de una consultoría para la estructuración del modelo tarifario del sistema metropolitano de transporte público de pasajeros de Quito, la misma que tuvo por objetivos los siguientes:

- *“Construir la estructura de los costos operacionales y calcular la tarifa técnica referencial para cada modalidad y grupo de servicios integrados del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros (SMTPO) en cada una de las etapas de su integración.*
- *Determinar la estrategia y procedimientos para la aplicación de un modelo de estructuración de tarifa técnica referencial, de conformidad con las consideraciones de orden social (tarifas reducidas) y económico (compensaciones) para cada nivel de servicio e integración establecido; evaluando al menos tres alternativas de estructuración tarifaria.”.*

La primera parte de este trabajo generó la estructura de costos operacionales, financieros y de inversión asociados a la operación de los subsistemas de transporte público del DMQ, es pertinente señalar que el presente documento expondrá información de los Corredores Central Trolebús, Suroriental y Ecovía, gestionados directamente, por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito.

En el contexto de lo citado se accedió a la herramienta de cálculo dispuesta por la Secretaría de Movilidad, la misma que presenta varias hojas para el registro de datos, que son procesados mediante una serie de fórmulas interrelacionadas, para presentar resultados resumidos.

En el caso del servicio de alimentadores, la estructura y los datos requeridos son los siguientes:

- **Supuestos generales.** – Presenta variables macro y precios de la energía (en este caso se plantea una evaluación de los flujos económicos a 23 años).

Variables Macroeconómicas

Variable
Inflación ¹
Incremento acumulado Inflación
Crec. costos de mantenimiento y servicios
Crec. Acumulado de mantenimiento y servicios
Incremento real salario mínimo
Incremento acumulado salario mínimo
Salario Mínimo

1. Inflación proyectada Fondo Monetario Internacional

Precios de energía

Variable
Aumento % Precios WTI
Aumento en precios diésel
Costo diésel
Aumento en precios de energía
Costo KWH

- **Supuestos fijos.** – Contiene la información relacionada al kilometraje recorrido, la demanda, los valores de inversión conforme las características de los vehículos, gastos administrativos y carga tributaria, entre otros. (El período de evaluación es de 20 años).

Los datos de kilometraje y demanda se registran en la siguiente tabla:

Parámetro
Días equivalentes de operación al mes
Para Kilometraje
Para Demanda
KILOMETRAJE
C. Central – Trolebús

Recorrido día laborable
Recorrido mes
Recorrido Año
C. Oriental
Recorrido día laborable
Recorrido mes
Recorrido Año
DEMANDA
C. Central – Trolebús
Demanda día laborable
Demanda mes
Demanda Año
C. Oriental
Demanda día laborable
Demanda mes
Demanda Año

Los datos considerados se presentan en la tabla No. 4, correspondientes a información del año 2018:

Tabla No. 4

Alimentadores por Corredor	Kilómetros año	Número de unidades	Pasajeros año
Central Trolebús	8.781.429	177	41.499.600
Oriental	14.311.587	171	30.897.773

Por su parte la información correspondiente a los valores que representan las inversiones se registran en la siguiente tabla:

Tabla de precios US (chasis + carrocería)	
Combustible	
Tipología	
	Euro III
	Euro IV
	Euro V
	Euro VI

Los factores de rendimiento y precios generados por el trabajo de consultoría se presentan a continuación:

Rendimientos de combustible	Km/ Galón					Otros	
	Tipo	Euro III	Euro IV	Euro V	Euro VI	Híbrido	Eléctrico
C. Central – Trolebús	8,15	9,27	9,32	9,32	12,12	1,00	3,00
C. Oriental	8,15	9,27	9,32	9,32	12,12	1,00	3,00

Precios	Unidad	Valor
Diésel	USD/Galón	1,037
Urea	USD/Litro	0,67
Kw/h	USD/kw	0,06
m3/gas	USD/m3	1,00

En este componente consta, también, el apartado correspondiente a gastos administrativos, que se exponen a continuación:

Gastos Administrativos

Parámetro	Unidad	Valor
Luz	USD/mes	100
Agua	USD/mes	50
Teléfonos	USD/mes	400
Internet	USD/mes	50
Limpieza oficina	USD/mes	500
Seguridad alarmas	USD/mes	50
Útiles oficina	USD/mes	300
Mantenimiento oficinas	USD/mes	100
Comunicación radios	USD/mes	100
Movilización auxilios	USD/mes	500
Arriendo y Mtto de patios	USD/mes	4.000
Otros	USD/mes	308
Subtotal	USD/mes	6.458
Medio de pago	USD/mes	0*
transporte valores	USD/mes	0**
Total	USD/mes	6.458
Gasto medio por bus	USD/mes	129
Flota promedio empresa	Veh/Empresa	50

*Se encuentra pendiente definición de potencial reforma de norma técnica y modelo gestión (público o privado).

**Actividad desarrollada por la EPMTPO.

En el resto de componentes generados por el trabajo de consultoría, se presentan a continuación:

Seguros

Parámetro	Valor
Prima de seguros	3,00%
Superintendencia de Bancos	3,50%
Seguro Campesino	0,50%

Impuestos

Costos de matrícula

BASE IMPONIBLE (AVALUO)		TARIFA	
Desde – US	Hasta - US	Fracción Básica (USD)	Sobre la Fracción Excedente (%)
0	4.000	0	0,50%
4.001	8.000	20	1,00%
8.001	12.000	60	2,00%
12.001	16.000	140	3,00%
16.001	20.000	260	4,00%
20.001	24.000	420	5,00%
24.001		620	6,00%
<i>Exoneración</i>	<i>80,00%</i>		

Impuesto rodaje

BASE IMPONIBLE (AVALUO)		TARIFA
Desde – US	Hasta - US	Tarifa (USD)
1.001	4.000	5
4.001	8.000	10
8.001	12.000	15
12.001	16.000	20
16.001	20.000	25
20.001	30.000	30
30.001	40.000	50
40.001		70
Otros Impuestos	Unidad	Valor
C.Central- Trolebus		
Valor Revisión Anual (una Semestral)	USD/vehículo	70
Valor SPPAT	USD/vehículo	78
Valor permiso de operación	USD/vehículo	25
C.Oriental		

Valor Revisión Anual (una Semestral)	USD/vehículo	70
Valor SPPAT	USD/vehículo	78
Valor permiso de operación	USD/vehículo	25
C.Suroccidental		
Valor Revisión Anual (una Semestral)	USD/vehículo	70
Valor SPPAT	USD/vehículo	78
Valor permiso de operación	USD/vehículo	25
C.Central norte		
Valor Revisión Anual (una Semestral)	USD/vehículo	70
Valor SPPAT	USD/vehículo	78
Valor permiso de operación	USD/vehículo	25
Impuestos Nacionales		
Participación Empleados	%	15,00%
Impuesto a la Renta	%	30,00%
IVA	%	12,00%

Financiación

Estructura de Capital	Unidad	Valor
Capital	%	100,00%
Deuda	%	0,00%*
Tasa interés Efectiva Anual (E.A.)	%	14,00%
Plazo deuda	Años	5
Periodo gracia	Años	0
Parámetros Rentabilidad	Unidad	Valor
Inflación anual	%	3,00%
Costo de capital	%	26,09%
WACC	%	13%
Depreciación tributaria	Años	5
Valor salvamento	%	10,00%
TIR objetivo (real)	%	13%

*El valor corresponde a la definición de inversión (vehículo nuevo / vehículo usado).

Análisis de riesgo

Cálculo del WACC

	Ke	Kd	Tax
Capital	26,09%	14,00%	30,00%
Peso	40,00%	60,00%	
Wacc	16%		

$$WACC(cpp) = K_e \frac{CAA}{CAA + D} + K_d(1 - T) \frac{D}{CAA + D}$$

- **Supuestos personal directo.** – Refleja la información de trabajadores con incidencia directa en la operación (conductor y ayudante), considerando un escenario de cumplimiento normativo, tanto en factor de remuneración como en jornadas laborales y seguridad social (El período de evaluación es de 20 años).

En este apartado el trabajo de consultoría señala un escenario actual, indicando que el factor resultante de la relación entre número de conductores y ayudantes versus el número de unidades es de 1,14, es decir 16 horas de trabajo diarias, y plantea una propuesta de 2,40 conductores y ayudantes, por unidad, con lo que el número de horas de trabajo diarias se regula, observando los distintos horarios de operación de los corredores.

Para el cálculo del costo toma como referencia las remuneraciones de ley, considerando los beneficios correspondientes:

Escenarios	Aportes
Ítem	%
Remuneración	
Salario Base Cotización IESS	
Fondo de Reserva	8,33%
Décimo tercero	8,33%
Décimo cuarto	8,33%
Vacaciones	4,17%
Jornada nocturna (ponderando programación > 7 PM)	5,92%
IESS	11,15%

- **Supuestos personal indirecto.** – Se relaciona con colaboradores relacionados con actividades distintas a la operación (El período de evaluación es de 20 años).

Los diferentes roles descritos en el modelo se enlistan a continuación:

Cantidad de personas
Personal directivo
Presidente
Gerente general
Personal administrativo
Administrativo & Financiero
Contador General
Asistente de Contabilidad
Responsable de RRHH
Secretaria
Recaudación General

Mensajería
Personal de operación
 Jefe de Operaciones
 Despachador de Ruta
 Fiscalizador de Ruta
 Monitoreo & Control de gestión operativa
Personal de mantenimiento
 Responsable de Flota & Mantenimiento
 Mecánico
 Eléctrico
 Vulcanizador
 Carrocero
 Ayudante de Mecánico
Personal externo
 Auditoría externa
 Capacitación Talento Humano
 Asesor Legal
 Servicio de Guardianía
 Comisario
 Directorio (Se hace provisión para dietas)
 Limpieza de flota
 Sistemas & Soporte

- **Actividades mantenimiento.** – Refleja el listado de repuestos y servicios asociados al mantenimiento de las unidades vehiculares con sus costos unitarios y rendimientos (el modelo establece un horizonte de 20 años, hecho que es pertinente analizar toda vez que los kilometrajes de las distintas unidades son disímiles por lo que en distintos momentos podrán representar costos diferentes).

Los elementos considerados en el modelo, se detallan a continuación y han sido asumidos para el presente análisis:

#	Detalle
1	LLANTAS
2	REENCAUCHÉ DE LLANTAS
3	ACEITE DE MOTOR
4	ACEITE DE CAJA
5	ACEITE DE DIFERENCIAL
6	ACEITE HIDRÁULICO
7	ENGRASE GENERAL
8	FILTRO DE ACEITE DE MOTOR
9	FILTRO DE AIRE
10	FILTRO DE COMBUSTIBLE
11	FILTRO SECADOR DE AIRE

- 12 REFRIGERANTE DE MOTOR
- 13 DESCARBONIZACION COMPRESOR AIRE
- 14 BANDAS
- 15 CAMBIO DE TOBERAS DE INYECTORES
- 16 CALIBRACIÓN DE LA BOMBA DE INYECCIÓN
- 17 EMBRAGUE
- 18 BUSTER EMBRAGUE
- 19 SOPORTE DE CARDAN Y CRUCETAS
- 20 MANTENIMIENTO SISTEMA NEUMÁTICO
- 21 ZAPATAS (JUEGO FORROS 2) X 4
- 22 CAMBIO TAMBORES (JUEGO)
- 23 RACHES DE FRENO
- 24 BATERÍAS
- 25 SISTEMA ELÉCTRICO
- 26 AMORTIGUADORES
- 27 RÓTULAS DE DIRECCIÓN
- 28 PINES Y BOCINES DE DIRECCIÓN
- 29 MANTENIMIENTO DE BALLESTAS
- 30 LAVADO MOTOR/ CHASIS
- 31 ENGRASADO PUNTAS EJES
- 32 CAMBIO DE RULIMANES PUNTA DE EJE
- 33 MANTENIMIENTO DE CARROCERÍA
- 34 REPARACIÓN DE LA BOMBA DE INYECCIÓN
- 35 REPARACIÓN COMPRESOR
- 36 CAMBIO DE TURBO
- 37 REPARACIÓN DEL MOTOR
- 38 REPARACIÓN DE CAJA
- 39 REPARACIÓN DEL DIFERENCIAL
- 40 REPARACIÓN DE CARROCERÍA
- 41 MANO DE OBRA MANTENIMIENTO
- A1 Filtros y Lubricantes (Híbrido)
- A2 Mantenimiento Eléctrico (Híbrido)
- A3 Manto. Chasis y Motor (Híbrido)
- A4 Manto. Carrocería (Híbrido)
- B1 Filtros y Lubricantes (Eléctrico)
- B2 Mantenimiento Eléctrico (Eléctrico)
- B3 Manto. Chasis y Motor (Eléctrico)
- B4 Manto. Carrocería (Eléctrico)
- C1 Filtros y Lubricantes (Gas)
- C2 Mantenimiento Eléctrico (Gas)
- C3 Manto. Chasis y Motor (Gas)
- C4 Manto. Carrocería (Gas)

En las hojas "CAPEX Vehículo", "OPEX Combustible", "OPEX Mtto", "OPEX Personal Directo", "OPEX Personal Indirecto", "OPEX Otros Gastos" y "OPEX impuestos" el modelo realiza los cálculos interrelacionando los datos ingresados mediante varias fórmulas concatenadas, desplegando, bajo las consideraciones descritas previamente, los siguientes resultados en la hoja "Componentes costos":

Resultados. –

A efecto de detallar de mejor manera los resultados obtenidos por el modelo, a continuación, se plantean escenarios que responden a criterios para los diferentes parámetros:

Escenario 1. –

La información constante en la tabla de precios (chasis + carrocería) contiene los datos generados por el trabajo de consultoría, que representan la inversión; inicialmente, en el contexto del modelo de gestión actual que establece la contratación individual anual (en virtud de asignaciones presupuestarias) de servicios para las diferentes rutas alimentadoras, se ha considerado el valor de \$ 83.000.

Tabla de precios US (chasis + carrocería)							
Combustible	Diésel				Híbrido	Eléctrico	Gas
Tipología	Minibús	Bus Tipo	Articulado	Biarticulado	Bus Tipo	Bus Tipo	Bus Tipo
Euro III	90.000	83.000	206.079	288.941	n/a	n/a	n/a
Euro IV	94.950	128.790	228.976	321.045	n/a	n/a	n/a
Euro V	105.500	143.100	254.418	356.717	n/a	n/a	n/a
Euro VI	126.600	171.720	305.302	428.060	260.182	200.000	155.000

El valor corresponde al factor de inversión inicial, afectado por la depreciación en función del año modelo promedio de la flota actual.

Por lo que la estructura de financiamiento se presentaría de la siguiente manera:

Financiación

Estructura de Capital	Unidad	Valor
Capital	%	100,00%
Deuda	%	0,00%
Tasa interés Efectiva Anual (E.A.)	%	14,00%
Plazo deuda	Años	5
Periodo gracia	Años	0
Parámetros Rentabilidad	Unidad	Valor
Inflación anual	%	1,30%
Costo de capital	%	24,05%
WACC	%	14%
Depreciación tributaria	Años	5
Valor salvamento	%	10,00%
TIR objetivo (real)	%	14%

En lo correspondiente a gastos administrativos, no se reconocen valores relacionados al medio de pago, por no contar con la definición que permita conocer el modelo de gestión de este elemento (inversión pública o privada); asimismo, para el caso de transporte de valores debido a que esta función es cumplida por la Empresa.

Para el apartado de personal indirecto la EPMTPO considera no asignar valores a rubros específicos, en virtud de que hay actividades que no son realizadas por parte de las operadoras privadas para el servicio de alimentación, citando, por ejemplo, recaudación general, planificación operacional, despachos y fiscalización de ruta, así como el control operativo; adicionalmente se ajustan valores relacionados a capacitación de talento humano y asesoría legal.

Consideración similar se realizó en lo relacionado a mantenimiento, puesto que, no todas las operadoras cuentan con talleres propios y, adicionalmente, en el rubro de mantenimiento se consideran factores de mano de obra.

Indicadores	Cantidad personas	promedio (USD/mes)	X Salarios Básicos
Personal directivo			
Presidente	1	1.000	2,5
Gerente general	1	2.000	5,0
Personal administrativo			
Administrativo & Financiero	1	1.350	3,4
Contador General	1	800	2,0
Asistente de Contabilidad	1	400	1,0
Responsable de RRHH	1	400	1,0
Secretaria	1	400	1,0
Recaudación General	0	450	1,1
Mensajería	1	400	1,0
Personal de operación			
Jefe de Operaciones	1	1.350	3,4
Despachador de Ruta	0	400	1,0
Fiscalizador de Ruta	0	450	1,1
Monitoreo & Control de gestión operativa	0	400	1,0
Personal de mantenimiento			
Responsable de Flota & Mantenimiento	0	900	2,3
Mecánico	0	500	1,3
Eléctrico	0	500	1,3
Vulcanizador	0	500	1,3
Carrocero	0	500	1,3
Ayudante de Mecánico	0	400	1,0
Personal externo			
Auditoría externa	1	292	0,7
Capacitación Talento Humano	1	100	0,3
Asesor Legal	1	100	0,3
Servicio de Guardianía	1	2.500	6,3
Comisario	1	400	1,0

Directorio (Se hace provisión para dietas)	1	400	1,0
Limpieza de flota	1	680	1,7
Sistemas & Soporte	1	200	0,5

Con los datos generados por el modelo, el valor por kilómetro recorrido ponderado en el servicio de alimentación se expresaría de la siguiente manera:

Tabla No. 5

Escenarios	Sobre base de remuneración a nuevo	Media precios corrientes
Con SIR	\$ 1,23	\$ 1,25
Sin SIR	\$ 1,37	\$ 1,39

Por lo expuesto, considerando un promedio de km programados para las unidades alimentadoras de 5.800 km, los valores anuales a reconocerse para los prestadores del servicio de alimentación podrían aproximarse a lo expuesto en la Tabla No. 6

Tabla No. 6

Escenarios	Sobre base de remuneración a nuevo	Media precios corrientes
Con SIR	\$ 29.791.584	\$ 30.276.000
Sin SIR	\$ 33.182.496	\$ 33.666.912

Es importante señalar que los valores podrían ajustarse debido a la incorporación del medio de pago y las reglas correspondientes.

Escenario 2. –

Para este elemento la principal variación se relaciona con el monto de inversión, este escenario considera una potencial reforma al modelo de gestión a partir del cual el Administrador del sistema, conforme sus competencias, ejecute procesos de selección que permitan establecer rutas alimentadoras dentro de los índices de los contratos de operación, con lo que el esquema se modifica en virtud de la temporalidad.

En ese sentido los valores de inversión se expresarán de la siguiente manera:

Tabla de precios US (chasis + carrocería)							
Combustible		Diésel			Híbrido	Eléctrico	Gas
Tipología	Minibús	Bus Tipo	Articulado	Biarticulado	Bus Tipo	Bus Tipo	Bus Tipo
Euro III	90.000	122.000	206.079	288.941	n/a	n/a	n/a
Euro IV	94.950	128.790	228.976	321.045	n/a	n/a	n/a
Euro V	105.500	143.100	254.418	356.717	n/a	n/a	n/a
Euro VI	126.600	171.720	305.302	428.060	260.182	200.000	155.000

Esto podría generar valores de financiamiento, los mismos que de acuerdo al modelo provisto por la Secretaría de Movilidad corresponderían a 60%.

Financiación

Estructura de Capital	Unidad	Valor
Capital	%	40,00%
Deuda	%	60,00%
Tasa interés Efectiva Anual (E.A.)	%	14,00%
Plazo deuda	Años	5
Periodo gracia	Años	0
Parámetros Rentabilidad	Unidad	Valor
Inflación anual	%	1,30%
Costo de capital	%	24,05%
WACC	%	14%
Depreciación tributaria	Años	5
Valor salvamento	%	10,00%
TIR objetivo (real)	%	14%

Con los datos generados por el modelo, el valor por kilómetro recorrido ponderado en el servicio de alimentación se expresaría de la siguiente manera:

Tabla No. 5.

Escenarios	Sobre base de remuneración a nuevo	Media precios corrientes
Con SIR	\$ 1,35	\$ 1,37
Sin SIR	\$ 1,48	\$ 1,50

Por lo expuesto, considerando un promedio de km programados para las unidades alimentadoras de 5.800 km, los valores anuales a reconocerse para los prestadores del servicio de alimentación podrían aproximarse a lo expuesto en la Tabla No. 6.

Tabla No. 6.

Escenarios	Sobre base de remuneración a nuevo	Media precios corrientes
Con SIR	\$ 32.698.080	\$ 33.182.496
Sin SIR	\$ 35.846.784	\$ 36.331.200

Por su parte en lo relacionado a los costos de operación de los corredores troncales, la estructura del modelo se mantiene similar, presentando variaciones en lo siguiente:

- **Supuestos generales.** – El periodo de evaluación para alimentadores es de 23 años, mientras que para Metrobús Q es de 34 años.
- **Supuestos fijos.** – Para el caso de Metrobús Q se plantea un impacto en los egresos mensuales una vez que entre en operación el SITP, sin embargo, corresponde analizar la variación a 0%, es decir reducción total de costos de difusión de información y publicidad.

Se incorporan también los datos de la flota existente en la EPMT PQ:

Tipología	Año	Operación	flota
Trolebús	1995	Pública	8
Trolebús	2000	Pública	79
Articulado	2002	Pública	37
Articulado	2010	Pública	80
Articulado	2014	Pública	19
Articulado	2014	Pública	21
Biarticulado	2016	Pública	29
Biarticulado	2016	Pública	51
Bus tipo	2009	Pública	4

- **Supuestos conductores.** – Para este rubro el modelo establece una relación de 2,30 conductores por unidad, valor que se aproxima a la realidad, a diferencia del 1,14 del servicio convencional, planteando los siguientes factores prestacionales:

Factor Prestacional	Tasa/Valor
Fondo de Reserva	8,33%
Décimo tercero	8,33%
Jornadas Nocturnas	5,56%
Décimo cuarto	8,33%
Vacaciones Sector Público	8,33%
Vacaciones Sector Privado	4,17%
Aportación Patronal Sector público	9,15%
Aportación Patronal Sector privado	11,15%
Crecimiento salarios real	1,00%
Salario mínimo	394,0
% de programación nocturna	22,22%

- **Supuestos personal indirecto.** – En este apartado se detallan los puestos y remuneraciones de la planta que genera actividades de apoyo para la gestión de la Empresa y a su vez se plantean reducciones que se encuentran entre el 3% y el 100% en distintas áreas.

Es oportuno señalar que la EPMTPO se encuentra realizando la evaluación integral de la estructura organizacional, con miras a establecer una plantilla laboral óptima.

Los factores prestacionales considerados en el modelo son los siguientes:

Factor Prestacional	
Parámetro	Valor
Aporte Patronal Sector Público	9,15%
Seguro de invalidez, vejez y muerte	1,10%
Ley orgánica de discapacidades	0,00%
Seguro de salud	5,71%
Seguro de riesgos del trabajo	0,55%
Seguro de cesantía	1,00%
Seguro social campesino	0,35%
Gastos de administración	0,44%
Décimo tercero	8,33%
Décimo cuarto (% del salario mínimo)	8,33%
Fondo de Reserva	8,33%
Vacaciones sector público	8,33%

- **Actividades mantenimiento.** – Los elementos verificados e incorporados al modelo se detallan a continuación:

1	LLANTAS
2	REENCAUCHE DE LLANTAS
3	ACEITE DE MOTOR
4	ACEITE DE CAJA
5	ACEITE DE DIFERENCIAL
6	ACEITE HIDRÁULICO
7	ENGRASE GENERAL
8	FILTRO DE ACEITE DE MOTOR
9	FILTRO DE AIRE
10	FILTRO DE COMBUSTIBLE
11	FILTRO SECADOR DE AIRE
12	REFRIGERANTE DE MOTOR
13	DESCARBONIZACION COMPRESOR AIRE
14	BANDAS
15	CAMBIO DE TOBERAS DE INYECTORES
16	CALIBRACIÓN DE LA BOMBA DE INYECCIÓN
17	EMBRAGUE
18	BUSTER EMBRAGUE

- 19 SOPORTE DE CARDAN Y CRUCETAS
- 20 MANTENIMIENTO SISTEMA NEUMÁTICO
- 21 ZAPATAS (JUEGO FORROS 2) X 4
- 22 CAMBIO TAMBORES (JUEGO)
- 23 RACHES DE FRENO
- 24 BATERÍAS
- 25 SISTEMA ELÉCTRICO
- 26 AMORTIGUADORES
- 27 ROTULAS DE DIRECCIÓN
- 28 PINES Y BOCINES DE DIRECCIÓN
- 29 MANTENIMIENTO DE BALLESTAS
- 30 LAVADO MOTOR/ CHASIS
- 31 ENGRASADO PUNTAS EJES
- 32 CAMBIO DE RULIMANES PUNTA DE EJE
- 33 MANTENIMIENTO DE CARROCERÍA
- 34 REPARACIÓN DE LA BOMBA DE INYECCIÓN
- 35 REPARACION COMPRESOR
- 36 CAMBIO DE TURBO
- 37 REPARACIÓN DEL MOTOR
- 38 REPARACIÓN DE CAJA
- 39 REPARACIÓN DEL DIFERENCIAL
- 40 REPARACIÓN DE CARROCERIA
- A1 FILTROS Y LUBRICANTES
- A2 MANTENIMIENTO ELECTRICO
- A3 MANTO, CHASIS Y MOTOR
- A4 MANTO, CARROCERIA

Los costos de mano de obra se encuentran contenidos en los rubros de remuneraciones de personal indirecto.

En las hojas "CAPEX Vehículo", "OPEX Combustible", "OPEX Mtto", "OPEX Personal Directo", "OPEX Personal Indirecto", "OPEX Otros Gastos" y "OPEX impuestos" el modelo realiza los cálculos interrelacionando los datos ingresados mediante varias fórmulas concatenadas que presentan de manera resumida los costos de operación de los Corredores gestionados directamente por la EPMTPO.

Resultados. –

Con las consideraciones expuestas, tomando como base las erogaciones y operación correspondiente a cada corredor, se puede señalar que el valor por km para las troncales es de \$ 4,10, este valor incorpora información para la operación troncal.

Es preciso señalar que incluye también los valores correspondientes a la gestión de alimentadores (procesos de fiscalización, pagos, entre otros).

Tarifa de servicio

El trabajo de consultoría contratado por la Secretaría de Movilidad recoge el concepto de tarifa técnica como el *valor medio por viaje que es requerido para cubrir los costos de inversión, operación y el retorno sobre la inversión (si aplica) de los operadores y agentes del sistema de transporte público*, es decir, el valor que cada usuario del servicio debería cancelar para que la operación no requiera compensación o gestiones para establecimiento de equilibrio por parte de la Municipalidad.

En ese contexto el valor de la tarifa tiene relación directa con la demanda, en tal virtud la Secretaría de Movilidad se encuentra desarrollando la reestructura de la red de servicios, con lo que se conocerán las demandas que cada uno de los subsistemas gestionará a partir del inicio de operación del Metro de Quito.

Por lo expuesto la tarifa técnica media resultante para la operación de la EPMPQ es de \$ 0,537, lo que representa una tarifa integral de \$ 0,60 y reducida de \$ 0,30; no obstante, de los valores que pudieren ajustarse por concepto de servicio de alimentadores, dependiendo del modelo de gestión que se defina para este particular.

Los datos considerados corresponden a una demanda de 176 millones de pasajeros al año, en virtud de la consideración particular que rige la operación para los alimentadores que cubren las rutas del sector de Calderón y los costos totales de operación.

Adicionalmente se ha realizado una proyección estimada de demanda, considerando trabajo de campo en las diferentes rutas y servicios, los porcentajes de variación de pasajeros presentados en consultorías a la Secretaría de Movilidad y los análisis de transferencias realizadas por la EPMMQ.

Con lo expuesto en el párrafo anterior se estima que la demanda a gestionarse en los corredores operados por la EPMPQ se aproximaría a 401.538 pasajeros por día, sin embargo, es fundamental conocer las definiciones de número de viajes que se asignarán a cada subsistema, en el contexto de la reestructuración operacional de los servicios que se encuentra desarrollando la Secretaría de Movilidad.

Oficio Nro. EPMTPO-GG-2019-0764-O

Quito, D.M., 13 de noviembre de 2019

Asunto: CUMPLIMIENTO DE LA RESOLUCIÓN NRO. 0185

Señor Licenciado
Guillermo Eugenio Abad Zamora
Secretario de Movilidad
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

El Concejo Metropolitano de Quito, aprobó la "Ordenanza Metropolitana Nro. 0185, que Regula la Implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito.

El artículo 7 numeral 1 determina: "*Objetivos.- La implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte se sujetará al cumplimiento de los siguientes objetivos: 1. Garantizar la eficiencia en la operación de recaudo y la seguridad del dinero recaudado del cobro de la tarifa a los Usuarios, que se realizará por medio de terminales en estación o a bordo dentro del sistema de transporte, permitiendo un control total de estos ingresos*".

El Art. 9 estipula: "*El diseño, implementación y operación del SIR comprende los procesos que lo soportan, una plataforma tecnológica y la participación activa de varios actores, entre otros, cuyo papel y responsabilidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, se define a continuación:*

a. La Secretaría a cargo de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, responsable de la determinación de las políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, así como de la evaluación del cumplimiento de esas políticas y de la normativa correspondiente.

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTPO) tiene a su cargo la operación del sistema integrado de transporte de pasajeros de Quito, que incluye el Troncal, La Esmeralda, Corredor Sur Oriental, además el sistema Integrado de Alimentación que opera al momento con 343 unidades.

La distribución de las paradas o puntos de recaudación se distribuye de la siguiente manera:

Oficio Nro. EPMT PQ-GG-2019-0764-O

Quito, D.M., 13 de noviembre de 2019

PARADAS Y ESTACIONES DE RECAUDO		
CORREDOR	ESTACION	PARADAS
TROLEBUS	Norte y sur	54
ECOVIA	Ecovía	17
SUR ORIENTAL	Suroriental	19
SUR OCCIDENTAL	Suroccidental	19
	Estaciones	7
Terminales		2
TOTAL PARADAS		118

El Sistema Integrado de Recaudo actual, por su tiempo de uso, es obsoleto; lo cual impide un control eficiente en la recaudación de los valores que ingresan por concepto de pasaje.

Por lo expuesto, solicito a usted señor Secretario, se dé cumplimiento a lo dispuesto en la referida ordenanza; y, lo antes posible se proceda a la contratación de un sistema Integrado de Recaudo acorde a la realidad, con todas las bondades que la tecnología nos ofrece, para lo cual apoyaremos con nuestros técnicos especializados, para la elaboración de los términos de referencia respectivos.

Con sentimientos de distinguida consideración,

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Mgs. Segundo Darío Chávez Escobar
GERENTE GENERAL (E)

**TRANSPORTE
DE PASAJEROS**

Oficio Nro. EPMT PQ-GG-2019-0764-O

Quito, D.M., 13 de noviembre de 2019

Aprobación			
Elaborado por: Segundo Darío Chávez Escobar	sdce	EPMT PQ-GG	2019-11-13
Aprobado por: Segundo Darío Chávez Escobar	sdce	EPMT PQ-GG	2019-11-13
Aprobado por: Nestor Ramiro Cobos Zavala	nr	EPMT PQ-SG	2019-11-13