

INFORME TÉCNICO 2020 -002**Proyecto Sistema de Bicicleta Pública del DMQ****I. Antecedente**

Mediante Ordenanza PMU No. 002-2019, el Concejo Metropolitano de Quito, aprobó el presupuesto general del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito para el ejercicio económico 2020, en el que se incluyó el proyecto Sistema de Bicicleta Pública del DMQ sin presupuesto en el POA de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito.

Mediante Oficio Nro. SM-2020-0051, de 07 de enero de 2020, suscrito por la Secretaría de Movilidad, se remite la Resolución No. MA-2019-147 de fecha 26 de diciembre de 2019, en la que se resuelve: *"...Deléguese y dispóngase a la EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS, la administración del Sistema de Bicicleta Pública de Quito dentro del Distrito Metropolitano de Quito, en sus fases preparatoria, precontractual, de ejecución y liquidación, para lo cual la Secretaría de Movilidad entregará los lineamientos y documentación para llevar adelante la administración del Sistema de Bicicleta Pública de Quito-Bici Quito dentro del Distrito Metropolitano de Quito..."*.

En Sesión Ordinaria de Directorio Nro. DIR-EPMTPQ-001-2020 realizada el 13 de enero de 2020, los miembros del Directorio procedieron con la aprobación de la Planificación Operativa Anual y la Proforma Presupuestaria 2020 de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros.

Mediante Oficio Nro. EPMTPQ-GG-2020-0046-O de 17 de enero de 2020, se solicitó a la Secretaría de Movilidad el perfil de proyecto Sistema de Bicicleta Pública del DMQ y matriz POA, para el ingreso en el sistema Mi Ciudad; así como se gestione el trámite correspondiente en base a la Resolución No. MA-2019-147, en la que se genere el traspaso del proyecto Sistema de Bicicleta Pública desde la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas.

Mediante Oficio Nro. EPMTPQ-GG-2020-0073-O de 29 de enero de 2020, se genera la insistencia a la Secretaría de Movilidad para que se remita el perfil del proyecto Sistema de Bicicleta Pública, para el ingreso en el Sistema Mi ciudad, y se gestione el trámite correspondiente para el traspaso del proyecto Sistema de Bicicleta Pública desde la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas.

Con Oficio Nro. SM-2020-0331 de 31 de enero de 2020 la Secretaría de Movilidad remite el Perfil del Proyecto Sistema de Bicicleta Pública, con el cual se realizó el ingreso del referido proyecto al Sistema Mi Ciudad.

El 03 de febrero de 2020, se realizó una reunión con el equipo de trabajo de la Dirección Metropolitana de Modos de Transporte Sostenibles, Secretaría General de Planificación, Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, y Empresa Pública de Transporte de Pasajeros de Quito, en la cual se analizó el proceso para dar de baja el proyecto Sistema de Bicicleta Pública registrado por la EPMTPQ y la inclusión el POA de la EPMMOP, en la que se estableció la necesidad de gestionarlo vía aprobación de Directorio de ambas Empresas.

II. Base Legal

- **Ley Orgánica de Empresas Públicas**

El Artículo 9 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas -LOEP establece como atribuciones del Directorio las siguientes:

2. *"Aprobar los programas anuales y plurianuales de inversión y reinversión de la empresa pública de conformidad con el Plan Nacional de Desarrollo;"*

El Artículo 11 establece como atribuciones del Gerente General las siguientes.

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

III. Objetivo

Poner en consideración de la Gerencia General el Informe Técnico para postular a Directorio el cierre del Proyecto Sistema de Bicicleta Pública del DMQ, y posterior baja del Plan Operativo Anual 2020 de la EPMT PQ.

IV. Alineación Estratégica

Información requerida	Resolución
EJE ESTRATÉGICO DEL PMDYOT	QUITO CIUDAD INTELIGENTE
POLÍTICA M3	INCREMENTAR LA PARTICIPACIÓN DE LOS VIAJES A PIE Y EN BICICLETA EN EL REPARTO MODAL A TRAVÉS DE LA ELABORACIÓN DE PROGRAMAS Y PROYECTOS QUE GENEREN ACEPTACIÓN CIUDADANA Y FACILITEN LA INTERMODALIDAD
PROGRAMA	MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECTOR	MOVILIDAD
DEPENDENCIA	EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO

V. Estructura Programática EPMT PQ

La Secretaria General de Planificación, conjuntamente con la Secretaria de Movilidad ha liderado el proceso que define la estructura programática, a la cual cada sector debe articularse, permitiendo ordenar sistemáticamente las diferentes intervenciones que se realizarán, de manera que los esfuerzos efectuados contribuyan a la consecución de los objetivos Municipales.

OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR OPERATIVO	META DEL OBJETIVO	PROGRAMA	PROYECTO	PRODUCTO	ACTIVIDAD	FECHA DE INICIO	FECHA DE FIN	PRESUPUESTO
INCREMENTAR EL USO DE LA BICICLETA COMO MODO ALTERNATIVO DE DESPLAZAMIENTO	PORCENTAJE DE IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA AUTOMATIZADO DE BICICLTA PÚBLICA	IMPLEMENTAR EL 100% EL SISTEMA AUTOMATIZADO DE BICICLETA PÚBLICA	MOVILIDAD SOSTENIBLE	SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA DEL DMQ	SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA OPERANDO	GENERAR LA ALIANZA PÚBLICO – PRIVADA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA	ene-20	dic-20	\$ -
	NÚMERO DE VIAJES MENSUALES EN EL SISTEMA DE BICICLTA PÚBLICA DEL DMQ	LOGRAR AL MENOS 26,250 VIAJES MENSUALES EN EL SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA DEL DMQ							

VI. Conclusiones

- La Secretaría de Movilidad como ente rector resolvió mediante Resolución Nro. SM-2019-147, delegar y disponer a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas la administración del proyecto del SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA DEL DMQ.
- Mediante Oficio Nro. SM-2020-0745 de 26 de febrero de 2020, la Secretaría de Movilidad solicita que la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito proceda con el cierre del proyecto SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA DEL DMQ, con la finalidad de dar de baja el proyecto de su Plan Operativo Anual (POA) 2020.

VII. Recomendaciones

- Se remite el informe técnico con la finalidad de que se apruebe y viabilice la convocatoria al Directorio de la Empresa, a quien se le postulará el cierre del Proyecto Sistema de Bicicleta Pública del DMQ, y posterior baja en el Plan Operativo Anual 2020 de la EPMTQP.

Atentamente,



Ing. Marcelo Pazmiño Rubio
Gerente de Planificación (E)



PROYECTO SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA

Informe Presupuestario

GERENCIA ADMINISTRATIVA FINANCIERA – COORDINACIÓN
FINANCIERA

Quito, 27 de febrero de 2020

INFORME Página 1 de 2	EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO PROFORMA PRESUPUESTARIA 2020				
Trole ☐	Sur Oriental ☐	Central Norte ☐	Sur Occidental ☐	Ecovía ☐	EPMT PQ ☒

INFORME DEL PRESUPUESTO 2020

1. ANTECEDENTES

Mediante Ordenanza PMU No. 002-2019, el Concejo Metropolitano de Quito, aprobó el presupuesto general del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito para el ejercicio económico 2020, en el que se incluyó el proyecto Sistema de Bicicleta Pública del DMQ sin presupuesto en el POA de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito.

Mediante Oficio Nro. SM-2020-0051, de 07 de enero de 2020, suscrito por la Secretaría de Movilidad, se remite la Resolución No. MA-2019-147 de fecha 26 de diciembre de 2019, en la que se resuelve: *"...Deléguese y dispóngase a la EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS, la administración del Sistema de Bicicleta Pública de Quito dentro del Distrito Metropolitano de Quito, en sus fases preparatoria, precontractual, de ejecución y liquidación, para lo cual la Secretaría de Movilidad entregará los lineamientos y documentación para llevar adelante la administración del Sistema de Bicicleta Pública de Quito-Bici Quito dentro del Distrito Metropolitano de Quito..."*.

En Sesión Ordinaria de Directorio Nro. DIR-EPMT PQ-001-2020 realizada el 13 de enero de 2020, los miembros del Directorio procedieron con la aprobación de la Planificación Operativa Anual y la Proforma Presupuestaria 2020 de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros.

Mediante Oficio Nro. EPMT PQ-GG-2020-0046-O de 17 de enero de 2020, se solicitó a la Secretaría de Movilidad el perfil de proyecto Sistema de Bicicleta Pública del DMQ y matriz POA, para el ingreso en el sistema Mi Ciudad; así como se gestione el trámite correspondiente en base a la Resolución No. MA-2019-147, en la que se genere el traspaso del proyecto Sistema de Bicicleta Pública desde la Empresas Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas.

Mediante Oficio Nro. EPMT PQ-GG-2020-0073-O de 29 de enero de 2020, se genera la insistencia a la Secretaría de Movilidad para que se remita el perfil del proyecto Sistema de Bicicleta Pública, para el ingreso en el Sistema Mi ciudad, y se gestione el trámite correspondiente para el traspaso del proyecto Sistema de Bicicleta Pública desde la Empresas Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas.

Con Oficio Nro. SM-2020-0331 de 31 de enero de 2020 la Secretaría de Movilidad remite el Perfil del Proyecto Sistema de Bicicleta Pública, con el cual se realizó el ingreso del referido proyecto al Sistema Mi Ciudad.

El 03 de febrero de 2020, se realizó una reunión con el equipo de trabajo de la Dirección Metropolitana de Modos de Transporte Sostenibles, Secretaría General de Planificación, Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, y Empresa Pública de Transporte de Pasajeros de Quito, en la cual se analizó el proceso para dar de baja el proyecto Sistema de Bicicleta Pública registrado por la EPMT PQ y la inclusión el POA de la EPMMOP, en la que se estableció la necesidad de gestionarlo vía aprobación de Directorio de ambas Empresas.

INFORME Página 2 de 2	EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO PROFORMA PRESUPUESTARIA 2020					
	Trole ☐	Sur Oriental ☐	Central Norte ☐	Sur Occidental ☐	Ecovía ☐	

2. OBJETIVO

Poner en consideración de la Gerencia General el informe presupuestario para Postular a Directorio el cierre del Proyecto Sistema de Bicicleta Pública del DMQ, con la finalidad de dar de baja el proyecto de su Plan Operativo Anual (POA) 2020

3. ANÁLISIS PRESUPUESTO 2020

El Plan Operativo Anual y Proforma presupuestaria del ejercicio económico 2020, incluyó el proyecto Sistema de Bicicleta Pública del DMQ sin presupuesto según el siguiente detalle:

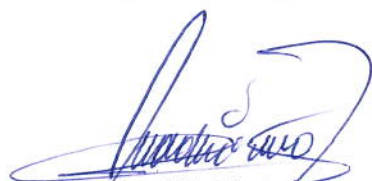
PROGRAMA	PROYECTO	PRODUCTO	ACTIVIDAD	PRESUPUESTO
MOVILIDAD SOSTENIBLE	SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA DEL DMQ	SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA OPERANDO	GENERAR LA ALIANZA PÚBLICO – PRIVADA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA	\$ -

4. CONCLUSIÓN

De acuerdo al presente análisis se pone en conocimiento de la Gerencia General para la aprobación y posterior postulación a Directorio de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, el informe Presupuestario para el cierre del Proyecto Sistema de Bicicleta Pública del DMQ

5. RECOMENDACIÓN

Se recomienda a la Gerencia General, poner en conocimiento y aprobación el Informe Presupuestario para el cierre del Proyecto Sistema de Bicicleta Pública del DMQ, ya que el mismo no representa ninguna modificación presupuestaria.


Ing. Fuad Tutillo Luna
 Gerente Administrativo Financiero


Ing. Catalina Arcos
 Coordinadora Financiera

**SECRETARÍA DE MOVILIDAD
DIRECCIÓN METROPOLITANA DE MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES**

(DMMTS)

POA 2020 SECTOR DE MOVILIDAD DEL DMQ

FORMATO DE PERFIL DEL PROYECTO

1. NOMBRE DEL PROYECTO: SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA DEL DMQ

NOMBRE LARGO: Sistema Automatizado de Bicicleta Pública del Distrito Metropolitano de Quito.
NOMBRE CORTO: Bicicleta Pública de Quito

2. CATEGORÍA DE PROYECTO:

Inversión

SUBCATEGORÍA DE PROYECTO:

Proyectos de generación de capacidades sociales

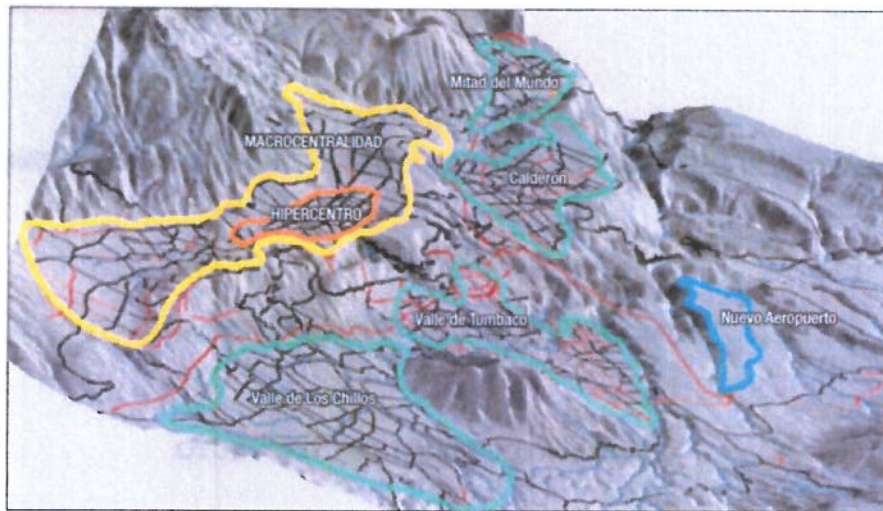
3. COBERTURA GEOGRÁFICA

Distrital

4. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL - DIAGNÓSTICO

El distrito Metropolitano de Quito cuenta con condiciones del tránsito adversas, derivadas de las condiciones geográficas de la ciudad, la concentración de servicios en el hipercentro, el crecimiento del área suburbana, aumento de la flota vehicular, entre otros.

Gráfico 1: Macrocentralidad del DMQ y el Hipercentro de Quito



Fuente: Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito

La estructura vial del DMQ en general y de la ciudad en particular, está diseñada en su mayor parte para favorecer la circulación de los vehículos a motor, dejando de lado a los actores prioritarios de la movilidad que son los peatones (con énfasis en aquellos de movilidad reducida) y los ciclistas y afines. Los peatones deben circular por aceras cuya capa de rodadura está en mal estado, muchas de ellas son angostas, otras tienen barreras arquitectónicas que limitan la accesibilidad universal, por estaciones incómodas, inseguros, no directos, que no invitan al disfrute de la caminata, los ciclistas disponen de red incipiente de ciclovías segregadas, varias de las cuales han perdido su continuidad debido a las obras del Metro de Quito, cabe indicar que las vías exclusivas para ciclistas no son respetadas por los vehículos a motor. Quito cuenta con un sistema de bicicleta pública en deterioro, la flota disminuido notablemente de 1300 unidades a alrededor de 600 incluidas las unidades eléctricas. Hay 2 estaciones que están abandonadas, si a ello se añade que el sistema no garantiza conectividad entre estaciones a través de ciclovías, la situación empeora, si bien se observa la existencia de cicloparqueaderos ubicados en algunas entidades públicas y muy pocas privadas, no hay facilidades para el transporte de bicicletas ni en el sistema de transporte público y taxis, como tampoco a nivel de escalinatas y pasos peatonales elevados la situación descrita desmotiva notablemente el uso de la bicicleta y la práctica de la caminata como modos de transporte sostenibles.

El Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de Quito dentro de sus políticas y objetivos establece la necesidad de promover en la ciudadanía la racionalización y desincentivo del uso del vehículo privado, en concordancia a la pirámide inversa de la movilidad, priorizando al ser humano y el uso eficiente, seguro e inclusivo del espacio público, por lo cual hay que promover formas alternativas de desplazamiento.

Gráfico 2: Pirámide inversa de movilidad



Fuente: Quito Visión 2040 y su nuevo modelo de Ciudad

La necesidad de la ciudad en cuanto a promover una movilidad sostenible, obliga al mantenimiento y fortalecimiento del transporte público, por lo cual el sector de movilidad debe garantizar una adecuada prestación del servicio de la bicicleta pública e Quito.

5. ANTECEDENTES

Como antecedentes, se debe tener en cuenta que ya con fecha 1 de agosto de 2012, en la ciudad de Quito se puso en funcionamiento el primer Sistema de Bicicleta Pública (SBP) del país, BICIQ que inició sus operaciones con un número de 425 bicicletas y 25 estaciones estratégicamente distribuidas, se implementó con un sistema de control manual (acorde a la época) a un costo simbólico, para incentivar su uso e introducir como una nueva forma de transporte. Se tomaron en consideración algunos aspectos, del que se destacaron que: las bicicletas debían adaptarse a la topografía de la ciudad de Quito y escogerse el sector de aplicación, en donde se presenten la mayoría de desplazamientos de la población por concentración de actividades económicas, administrativas y recreativas (hipercentro), con una distancia entre estaciones de 500 a 1.000 m, similares a la implementación de este tipo de sistemas en la región.

A finales del año 2014 la Secretaría de Movilidad, contrató el "Estudio de evaluación y mejoramiento de la infraestructura ciclista y optimización del Sistema de Bicicleta Pública de Quito", lo cual entre otras recomendaciones dada por los usuarios se estableció principalmente que se debe mejorar las bicicletas, ampliar el horario y extender el servicio.

En los años 2015 – 2016 la Secretaria de Movilidad realizó un proceso de adquisición de 300 bicicletas eléctricas y promovió la automatización del sistema de bicicleta pública sin mayor éxito, dado que hasta la presente fecha sigue siendo de control mayormente manual y con deficiencia sustancial y no adecuada del mantenimiento de los equipos.

Con fecha 20 de abril de 2017 la Secretaría de Movilidad, emitió la Resolución No. SM – 0007 – 2017, en la cual se delegó a la Agencia Metropolitana de Tránsito la operación de la Bicicleta Pública de Quito BiciQuito. Desde esa fecha y hasta el momento, el sistema de la Bicicleta Pública sigue a cargo de la AMT.

El sistema de Bicicleta Pública BiciQuito actualmente opera con una flota de 613 unidades de características diferentes ya que cuenta con 317 bicicletas manuales de las cuales 269 registran modelo 2009 y entraron a operación en el 2012, 48 registran modelo BICIQ inicio de actividades en el 2014, y 296 bicicletas con asistencia (motor eléctrico) que iniciaron su operación en el año 2016; datos obtenidos de acuerdo al Acta de Transferencia Definitiva No. 1 GAD-Distrito Metropolitano de Quito – Agencia Metropolitana.

La Agencia Metropolitana de Tránsito en el primer semestre del año 2017, realizó, por cuenta propia, una encuesta a usuarios de la bicicleta pública BiciQuito, la cual arroja similares resultados a los obtenidos por la Secretaría de Movilidad, en los que se resaltan, principalmente, la necesidad de mejorar tiempos de espera, ampliación del horario de servicio, mejorar estado de las bicicletas.

En lo que corresponde a las estaciones donde el personal de la AMT se encuentra realizando actividades de despacho de bicicletas, se ha observado que existen inconvenientes para el personal referido, toda vez que las condiciones en el lugar de trabajo asignado no prestan las facilidades necesarias para brindar seguridad y confort al personal.

Se ha emitido un informe por parte del personal asignado al Soporte Técnico de las bicicletas operativas, indicándose que el 44% de la flota de bicicletas tiene más de 5 años, por lo que ha concluido su vida útil, y las demás bicicletas convencionales tienen un estimado de utilidad de 18 meses, según lo referido en guías de planeación de sistemas de bicicletas públicas.

Cabe indicar, que, dentro de las metas planteadas en el Plan Maestro de Movilidad, en el tema de Movilidad Sostenible, se pretende que al 2025 el 5% del total de viajes del DMQ corresponda a desplazamientos en bicicleta¹, lo que implica que para alcanzar esta meta se debe ampliar el área de cobertura del Sistema de Bicicleta Pública, además de aplicar los demás proyectos y programas establecidos en el mismo PMM referentes a la movilidad sostenible.

6. JUSTIFICACIÓN

De la experiencia obtenida en la operación del actual sistema de bicicleta pública de Quito, se ha advertido que el mismo se realiza con bajos estándares de calidad, un sistema de control prácticamente manual y sin tecnología, estaciones no adecuadas para atender a los usuarios y tampoco para acoger al personal que labora en condiciones deficientes físicas, técnicas y administrativas.

También, es público y notorio que no se ha podido mantener en altos niveles de calidad el servicio a los usuarios y que es evidente el deterioro de las bicicletas y, en general, todos los equipos que son necesarios para mantener un servicio eficiente. La mayoría de estos equipos, ya han cumplido su vida útil, tornándose complicado, oneroso y difícil el mantenimiento de los mismos. Se concluye con la necesidad de efectuar un cambio radical en el concepto del manejo de la bicicleta pública de Quito.

Por estos motivos y en razón de que la institución municipal al momento carece de los recursos económicos y técnicos para mantener en óptimas condiciones el Sistema de Bicicleta Pública, se recomienda optar por realizar una Alianza Estratégica con un ente privado para que vaya en beneficio del sistema, los usuarios y de la ciudad.

7. ALINEACIÓN ESTRATÉGICA

Información requerida	Descripción
EJE ESTRATÉGICO DEL PMDYOT	QUITO CIUDAD INTELIGENTE
POLÍTICA M3	INCREMENTAR LA PARTICIPACIÓN DE LOS VIAJES A PIE Y EN BICICLETA EN EL REPARTO MODAL A TRAVÉS DE LA ELABORACIÓN DE PROGRAMAS Y PROYECTOS QUE GENEREN ACEPTACIÓN CIUDADANA Y FACILITEN LA INTERMODALIDAD
PROGRAMA	MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECTOR	MOVILIDAD
DEPENDENCIA	EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO

8. DURACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA DEL DMQ tiene una duración de 12 meses (enero-diciembre 2020).

9. BREVE RESUMEN - DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Gestionar e incrementar la movilidad de las personas en bicicleta como un modo preferencial de corta distancia, dotando de una infraestructura e equipamiento eficiente y seguro que facilite la intermodalidad.

Disponer del servicio de bicicletas pública que permitan reducir los tiempos de viaje en zonas congestionadas, disminuir la contaminación ambiental y mejorar la salud de los usuarios.

10. OBJETIVOS DEL PROYECTO

OBJETIVO GENERAL:

- Incrementar la participación de viajes en bicicleta pública facilitando la intermodalidad como alternativa de movilidad sustentable

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Ejecutar una alianza público – privada para la dotación de un sistema automatizado de bicicleta pública para el área urbana de la ciudad de Quito.
- Contar con un sistema óptimo de bicicleta para posicionar el uso de este medio de transporte como una mejor alternativa de desplazamiento para la ciudad de Quito.
- Fomentar una cultura de respeto hacia el ciclista, priorizando el uso eficiente, seguro e inclusivo del espacio público.
- Incorporar este medio de transporte a un sistema automatizado de recaudo a través de un dispositivo electrónico de cobro.

11. COBERTURA POBLACIONAL

Información requerida	Descripción
Población	Número de Pasajeros
Cantidad	2.781.641

* Fuente: Proyección de la Población Ecuatoriana, por años calendario, según cantones INEC (Cantón Quito 2020)

12. INDICADORES Y METAS

Número de viajes mensuales en el Sistema de Bicicleta Pública del DMQ

- **META**

Meta	Descripción	Valor
Lograr al menos 26.250 viajes mensuales en el Sistema de Bicicleta Pública de DMQ	Para el 2020 se ha planteado transportar 315.000 viajes en el Sistema de Bicicleta Pública	315.000

Nota: Para el reporte de la meta de viajes, en el sistema de bicicleta pública se receptorán los datos de la Agencia Metropolitana de Transito hasta que se ejecute la alianza público – privada.

13. PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO

FUENTES DE FINANCIAMIENTO	
RECURSOS MUNICIPALES	0,00
RECURSOS PROPIOS	0,00
TOTAL USD	0,00

14. PRODUCTOS

PROGRAMA	PROYECTO	PRODUCTO	ACTIVIDAD	FECHA DE INICIO	FECHA DE FIN	PRESUPUESTO
MOVILIDAD SOSTENIBLE	SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA DEL DMQ	SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA OPERANDO	GENERAR LA ALIANZA PÚBLICO – PRIVADA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA	ENERO 2020	DICIEMBRE 2020	0,00

a. RIESGOS

Información requerida	Descripción
-----------------------	-------------

Información requerida	Descripción	
Falta de propuestas del sector privado para la administración del sistema de bicicleta pública	Al no existir propuesta del sector privado no se concretaría la APP	
Tipo de Riesgo	Externo	
Categoría del Riesgo	Económico	
La sensibilidad política frente a la decisión técnica de implementar las recomendaciones para la gestión del Sistema Automatizado de Bicicleta Pública en el DMQ.	De no existir apoyo político por parte del Consejo Municipal, el proyecto no puede pasar a la administración privada	
Tipo de Riesgo	Externo	
Categoría del Riesgo	Político	
Ciudadanía de Quito no se acople a la administración pública privada por el pago del servicio	Resistencia de los usuarios al preferir el uso de bicicleta pública por realizar un pago del servicio	
Tipo de Riesgo	Externo	
Categoría del Riesgo	Social	
Falta de mantenimiento correctivo y preventivo de las vías	Provocaría deterioro de las bicicletas o accidentes de los usuarios, además de desmotivar su uso.	
Tipo de Riesgo	Externo	
Categoría del Riesgo	Económico	
Deterioro paulatino de las bicicletas por la antigüedad	Por la falta de mantenimiento y la adquisición de nuevos repuestos las bicicletas pierden su vida útil	
Tipo de Riesgo	Externo	
Categoría del Riesgo	Económico	

Revisado y Aprobado por:



Fernando de la Torre Serratore
Director Metropolitano de Modos de Transporte Sostenibles

Oficio Nro. SM-2020-0745

Quito, D.M., 26 de febrero de 2020

Asunto: Informe técnico para el Traspaso del Proyecto de Bicicleta Pública.

Señor Magíster
Sheldon Augusto López Montenegro
Secretario General de Planificación
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor Ingeniero
Rommel Mauricio Rosales Estupiñán
Gerente General Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor Magíster
Segundo Darío Chávez Escobar
Gerente General EPMT PQ (e)
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

ANTECEDENTES.

Teniendo en cuenta que (...) *"la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, que mediante Resolución No. A0010 de 31 de marzo de 2011, es el ente encargado de la rectoría, planificación y regulación del sector de la movilidad, así como la gestión y fiscalización del transporte público (...)"*; y que están dentro de sus competencias como máxima Autoridad del Sector dar los (...) *"Lineamientos para la planificación, creación, medición, implementación y mejora de la política pública (...)"* y en ejercicio de sus atribuciones legales y reglamentarias, a través de la Dirección de Modos de Transporte Sostenible emite el Memorando Nro. SM-DMMTS-2019-0067 de 14 de agosto del 2019, que contiene al Informe Técnico No. SMDMMTS-003-2019, informe de motivación oportunidad, mérito y conveniencia de delegar a la EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO la operación del Sistema de Bicicleta Pública, en el cual indica que no dispone de la capacidad técnica ni económica para ejecutar el proyecto por gestión directa.

Teniendo en cuenta lo anterior, mediante Memorando Nro. SM-DMMTS-2019-0113 de 3 de diciembre de 2019, el Director de Modos de Transporte Sostenible remite al señor Secretario de Movilidad del Informe Técnico SM-DMMTS-003-2019 de Transferencia de

Oficio Nro. SM-2020-0745

Quito, D.M., 26 de febrero de 2020

Competencias del Sistema de Bicicleta Pública. El Señor Secretario de Movilidad, en ejercicio de sus atribuciones legales y reglamentarias emite la Resolución No. SM-2019-147 con fecha 26 de diciembre de 2019 en la que Resuelve (...) *"Art. 1.- Deléguese y dispóngase a la EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PUBLICAS, la administración del Sistema de Bicicleta Pública de Quito dentro del Distrito Metropolitano de Quito, en sus fases preparatoria, precontractual, contractual, de ejecución y liquidación, para lo cual la Secretaria de Movilidad entregará los lineamientos y documentación para llevar adelante la administración del Sistema de Bicicleta Pública de Quito-Bici Quito dentro del Distrito Metropolitano de Quito."* (...).

La Secretaría de Movilidad dando cumplimiento a lo que se dispone en la Circular No. GADDMQ –AG-2020-001 de fecha 27 de enero de 2020 que dice (...) "10.6. Traspasos.- En cumplimiento de la Ordenanza PMU No. 002-2019, que aprueba el Presupuesto General del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito para el Ejercicio Presupuestario 2020, en el numeral 9.1 Modificaciones Presupuestarias (Traspasos y Reformas), señala: De conformidad a la Resolución A008, el Administrador General podrá disponer que los responsables de los Entes Desconcentrados y la Dirección Metropolitana Financiera, dependiendo de los Tipos de Gasto, autoricen los traspasos presupuestarios observando lo dispuesto en el Art. 256 del COOTAD dentro de una misma área, programa o subprograma. Sobre la base de lo señalado en el párrafo anterior la Administración General delega la aprobación de los traspasos presupuestarios a las máximas autoridades de los Entes Desconcentrados y a la y la Dirección Metropolitana Financiera". (...)

La Ley Orgánica de Empresas Públicas –LOEP en su Art. 9 establece como atribuciones del Directorio las siguientes:

(...) 2. "Aprobar los programas anuales y plurianuales de inversión y reinversión de la empresa pública de conformidad con el Plan Nacional de Desarrollo;" (...)

SOLICITUD

En este contexto, para la planificación de 2020 se priorizó como proyecto el "Sistema de Bicicleta Pública del DMQ", definido inicialmente como el ejecutor a la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMT PQ) para el cual se aprobó su respectiva estructura programática con su objetivo operativo e indicadores y metas de gestión, programa, proyecto y presupuesto, conforme a la descripción que se detalla a continuación; la misma que se refleja en la Ordenanza antes citada, sin que exista asignación presupuestaria:

Oficio Nro. SM-2020-0745

Quito, D.M., 26 de febrero de 2020

OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR OPERATIVO	META DEL OBJETIVO	PROGRAMA	PROYECTO	PRODUCTO	ACTIVIDAD	FECHA DE INICIO	FECHA DE FIN	RESUMEN
INCREMENTAR EL USO DE LA BICICLETA COMO MODO ALTERNATIVO DE DESPLAZAMIENTO	PORCENTAJE DE IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA AUTOMATIZADO DE BICICLETA PÚBLICA	IMPLEMENTAR EL 100% EL SISTEMA AUTOMATIZADO DE BICICLETA PÚBLICA	MOVILIDAD SOSTENIBLE	SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA DEL DMQ	SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA OPERANDO	GENERAR LA ALIANZA PÚBLICO-PRIVADA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA	ene-20	dic-20	0
	NÚMERO DE VIAJES MENSUALES EN EL SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA DEL DMQ	LOGRAR AL MENOS 26,250 VIAJES MENSUALES EN EL SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA DEL DMQ							

La Secretaría de Movilidad, teniendo en cuenta las recomendaciones del Informe Técnico No. SM-DMMTS-001-2020 del Director Metropolitano de Transporte Sostenibles, enviado con Memorando No. SM-DMMTS-2020-0016 de fecha 10 de febrero de 2020 y en un acto de sensibilidad para dotar urgentemente a la ciudad de Quito con un sistema automatizado y eficiente de bicicleta Pública, solicita gentilmente que se realicen en forma expedita todas las gestiones y aprobaciones que sean del caso para que, en función de los fundamentos técnicos, financieros y jurídicos antes citados, la Secretaría de Movilidad como ente rector resolvió mediante Resolución Nro. SM-2019-147, delegar y disponer a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas la administración del proyecto del SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA DEL DMQ, por ser competente en tema de movilidad, espacio público y ejecución de obras públicas, dentro del DMQ; así como contar con el personal capacitado en el manejo de la

Oficio Nro. SM-2020-0745

Quito, D.M., 26 de febrero de 2020

infraestructura necesaria para los desplazamientos en bicicleta, para lo cual la Secretaría de Movilidad entregará los lineamientos y documentación que sean del caso.

Adicionalmente, sobre la base de lo indicado, solicito gentilmente que la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito cierre el proyecto antes mencionado con la finalidad de dar de baja el proyecto de su Plan Operativo Anual (POA) 2020; así como la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas incorpore en su POA el citado proyecto conforme la normativa legal que les rige.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Lcdo. Guillermo Eugenio Abad Zamora
SECRETARIO DE MOVILIDAD

Anexos:

- INFORME TECNICO BICICLETA PUBLICA.pdf
- anexo 1.rar
- anexo 2.rar
- anexo 3.rar
- anexo 4
- anexo 5

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Wendy Alexandra Cardenas Cruz	wacc	SM-DMMTS	2020-02-17	
Aprobado por: Guillermo Eugenio Abad Zamora	geaz	SM	2020-02-26	

Memorando Nro. SM-DMMTS-2020-0016

Quito, D.M., 10 de febrero de 2020

PARA: Sr. Lcdo. Guillermo Eugenio Abad Zamora
Secretario de Movilidad

ASUNTO: Informe Técnico de Traspaso del Proyecto Sistema de Bicicleta Pública.

De mis consideraciones:

Reciba un cordial saludo y sirvase encontrar adjunto a la presente (en forma física), el Informe Técnico para la ejecución del traspaso del proyecto del Sistema de Bicicleta Pública a la EPMMOP, el mismo que ponemos a su consideración, indicándole que previamente fue analizado, discutido, desarrollado y aceptado por personal de planificación de la Empresa de Pasajeros, personal de la Dirección Comercial y de Planificación de la EPMMOP y personal técnico de la Secretaría de Planificación.

Sin más por el momento y señalando que de antemano hacemos extensivo nuestro agradecimiento por la atención prestada a la presente.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Sr. Fernando Alberto de la Torre Serratore
DIRECTOR DE MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Fabian Antonio Sáenz Dávalos	fasd	SM-DMMTS	2020-02-07	
Aprobado por: Fernando Alberto de la Torre Serratore	fad	SM-DMMTS	2020-02-10	

RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS DESPACHO		QUITO SECRETARÍA DE MOVILIDAD
Fecha	10 FEB 2020	S.H.R. Hora:
Nombre:		
Firma:		

Informe Técnico No. SM –DMMTS-001-2020

Proyecto Sistema de Bicicleta Pública del DMQ

Fernando de la Torre Serratore
Director Metropolitano de Modos de Transporte Sostenibles
Secretaría de Movilidad
07.02.2020

1. ANTECEDENTES

Teniendo en cuenta el mandato contemplado en el Código Municipal Título XII "(...) *DE LA PRIORIZACIÓN, REGULACIÓN FACILITACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA BICICLETA Y CAMINATA COMO MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO (...)*" que en diferentes artículos que se citan a continuación, se obliga a la Secretaría de Movilidad a cumplir con estos. Se procede a citar los mismos: "(...) Artículo IV.2.266 "Objeto" ordinal 3 que manifiesta: "Los criterios para la implementación, monitoreo, medición y mejora de la infraestructura para garantizar la movilidad segura en bicicleta y caminata", numeral 4 que manifiesta: "Las formas de promoción de la bicicleta y caminata como modos de transporte prioritarios y la educación para generar una armónica convivencia entre los diferentes actores de la movilidad" (...) "

"(...) Artículo IV.2.271.-"Objetivos"- numeral 3 que manifiesta: "Garantizar a los ciudadanos al acceso a circulación por las vías en bicicleta y caminata en condiciones de seguridad, eficiencia y mínimo impacto negativo sobre la calidad de vida y el ambiente" (...) "

En la Sección II "Planificación e Institucionalidad", "(...) Artículo IV.2.276.- "Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad en el Distrito Metropolitano".- ordinal 9 que manifiesta: "Realizar los estudios necesarios para la ejecución de obras públicas promoviendo una mejor utilización de las mismas al brindar prioridad a las personas con discapacidad, al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público" (...) "

"(...) "CAPÍTULO II DE LA CAMINATA Y LA BICICLETA, INFRAESTRUCTURA Y PROMOCIÓN, SECCIÓN I DE LA CAMINATA Y LA BICICLETA" que manifiesta en su "Artículo IV.2.285.- "De la bicicleta".- La bicicleta tiene prelación sobre todos los otros modos de transporte excepto el caminar, por lo que las personas que lo utilizan tienen el derecho a transitar por espacios públicos libres de obstáculos y barreras arquitectónicas, por espacios con las adecuaciones correspondientes y debidamente señalizados para transitar con seguridad".

"Los usuarios de bicicleta dispondrán de vías de circulación privilegiada como ciclovías y espacios similares. De preferencia, las ciclovías serán diseñadas e implementadas con mecanismos de separación con los demás medios de transporte motorizado en la calzada para

garantizar su seguridad, especialmente en vías arteriales principales o secundarias y vías colectoras”.

“Los usuarios de bicicleta tienen derecho a ser considerados prioritariamente dentro de la planificación y diseño de calles y avenidas, luego de la priorización peatonal” (...).

(...) Artículo IV.2.288.- Bicicleta pública. - El sistema metropolitano de bicicleta pública es un modo preferencial de transporte, económico, amigable con el ambiente, se basa en el préstamo o alquiler temporal de bicicletas, por medios manuales o automatizados, para facilitar y promover el uso urbano de este vehículo como mecanismo de transporte sostenible.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad será la responsable de la regulación, control y evaluación del sistema de bicicleta pública. Este sistema deberá implementar mecanismos tecnológicos que mejoren su seguridad, funcionamiento, facilidad de acceso y universalidad en la prestación del servicio con bicicletas adecuadas que se encuentren en buen estado y que reciban mantenimiento periódico, garantizando la disponibilidad del servicio de acuerdo a los flujos de los viajes que se realizan en la ciudad. Podrá delegarse la operación y mantenimiento del sistema a terceros a través de los mecanismos de contratación pública permitidos por la normativa vigente.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad deberá planificar el crecimiento de este sistema en base a la información y datos recogidos sobre el funcionamiento del mismo y a la proyección de intermodalidad con otros sistemas de transporte público (...).

De lo expuesto en la parte anterior, se infiere la necesidad de contar con un gran estímulo para el uso de la bicicleta como un medio idóneo de transportarse en el área urbana de la ciudad, de preferencia a través de un sistema de bicicleta pública renovado y puesto en operación completamente automatizado, implementado en los lugares de mayor concentración de personas que diariamente deben movilizarse para cumplir sus diferentes actividades.

Mediante Ordenanza PMU No. 002-2019, el Concejo Metropolitano de Quito, aprobó el presupuesto general del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito para el ejercicio económico 2020, en el que se incluyó el proyecto Sistema de Bicicleta Pública del DMQ sin presupuesto en el POA de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito.

Mediante Oficio Nro.SM-2020-0051, de 07 de enero de 2020, suscrito por la Secretaría de Movilidad, se remite la Resolución No. MA-2019-147 de fecha 26 de diciembre de 2019, en la que se resuelve: *“...Deléguese y dispóngase a la EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS, la administración del Sistema de Bicicleta Pública de Quito dentro del Distrito Metropolitano de Quito, en sus fases preparatoria, precontractual, de ejecución y liquidación, para lo cual la Secretaría de Movilidad entregará los lineamientos y documentación para llevar adelante la administración del Sistema de Bicicleta Pública de Quito-Bici Quito dentro del Distrito Metropolitano de Quito...”*.

2. ALCANCE

Un sistema de bicicleta pública (SBP) es un sistema de transporte individual que basa sus operaciones en el préstamo o alquiler de bicicletas a ciudadanos para que las usen como un medio de transporte (ITDP 2011).

La tendencia a nivel mundial indica que "el uso de la bicicleta constituye un medio eficaz y económico para desplazarse. Asimismo, esta actividad incorpora un sin número de beneficios ambientales, económicos, sociales y culturales que han ido siendo reconocidos tanto por la comunidad de usuarios como también por las instituciones relacionadas con la movilidad. El uso de este medio de transporte contribuye en la tarea de descontaminación, descongestión vial, en el ámbito de la salud como ejercicio físico, recreación y en la economía familiar.

Adicionalmente, existe un alto consenso de que revitaliza social y culturalmente los espacios públicos, mejora la calidad de vida de los barrios y otorga condiciones de seguridad estableciendo un contacto más cercano y directo entre los habitantes."¹

Los sistemas están conformados por dos componentes principales bicicletas y estaciones; su éxito radica en la alta cantidad de las mismas dentro de los límites de operación del sistema, para que de esta manera la oferta supere a la demanda. Además, así se facilita que los ciudadanos conviertan a esta en la primera elección al momento de decidir el sistema de transporte público a utilizar.

En julio del 2012 se implementó por primera vez en Quito un SBP, el que arrancó con 425 bicicletas y 25 estaciones dentro del hipercentro de la ciudad, desde la estación La Y del trolebús hasta el centro histórico. En sus inicios, el sistema fue operado por un contratista privado y tenía un costo para cada usuario de US\$25 anuales. En ese sistema llegaron a estar alrededor de 3,000 personas inscritas.

El sistema de operación es semiautomático por lo que se requiere siempre la presencia de un operador en cada estación para proceso de retirar / entregar una bicicleta. En Quito, el sistema está operativo desde las 7:00 hasta las 19:00 horas, de lunes a viernes y de 8:00 a 17:00 horas los fines de semana y feriados.

El presente proyecto se centrará en generar una propuesta de cambio en el modelo de gestión del sistema de bicicleta pública de Quito, para lo cual se investigarán experiencias internacionales y aspectos legales relacionados a la bicicleta pública. El modelo contemplará la cobertura del SBP, automatización del sistema (método para obtener bicicletas), inscripción al SBP y tarifas, definición de costos del SBP y modelo de contratación, definiendo las respectivas participaciones del Municipio y de la empresa privada.

La Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas de Quito, desea a través de la implementación del SBP de Quito, lograr satisfacer la necesidad de los usuarios que demandan una mejora sustancial en la prestación del servicio. Este proyecto pretende principalmente un modelo de gestión que permita mejorar lo siguiente:

- De los análisis realizados dentro de estudios, consultorías y criterios emitidos por autoridades de las entidades de Movilidad del MDMQ, se ha determinado que una alianza estratégica entre un operador privado y una empresa pública es lo adecuado, dadas las circunstancias del momento; en el que el sistema requiere en forma urgente

¹ Investigación, factibilidad y gestión de concesión de bicicletas públicas, Sapag & Sapag Ingenieros Consultores, Chile, 2012.

he importante ser repotenciado, de esta manera mejorar el servicio para atender la demanda de usuarios y porque se ha vuelto prioritario incrementar el número de los mismos.

En este nuevo esquema de gestión se busca mejorar sustancialmente el financiamiento para que el sistema sea sostenible a largo plazo. Dentro de estas características, se ha definido a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas como la entidad que tiene las competencias para lanzar y controlar este proceso de SBP de Quito.

- Según las recomendaciones de los manuales de SBP basadas en estudios técnicos, se necesita que las estaciones no tengan entre si una distancia mayor a 500 metros. Esto quiere decir que, para que el sistema funcione correctamente y se vuelva una alternativa de movilidad eficiente para los usuarios, desde la estación Multimodal del Labrador hasta el Terminal Quitumbe deberían existir un mínimo de 64 estaciones del SBP con más de 720 bicicletas en servicio. Las mismas, (bicicletas y estaciones) pueden ser implementadas en número por fases y de acuerdo a la demanda que se vaya presentando. Además, se deben modernizar las bicicletas a una mejor calidad, dimensiones y de nueva tecnología. Todos los componentes de la bicicleta deben ser diseñados para soportar un uso continuo y tener rasgos distintivos para diferenciar las del sistema y desalentar su robo. Las piezas deben ser de bajo mantenimiento, antivandálicas y con robustez suficiente para soportar un promedio de 9 viajes diarios por un periodo igual o superior a los 5 años.
- El SBP de Quito debe contar con un método automatizado para la obtención de las bicicletas, permitiéndole al sistema ser más eficiente, se reducirá el tiempo de espera para los usuarios como también en un ahorro en los costos operativos al no tener que depender de la presencia física de un operador. Se debe contemplar también la autonomía energética y de internet de cada estación para que funcionen las 24 horas del día durante toda la semana. Adicionalmente el sistema debe contar con un software que ayude a manejar, manipular y controlar el sistema desde un centro de control y gestión del SBP de Quito. Este sistema de operación no solo ayuda a la compañía operadora sino también a los usuarios, ya que a través de sus teléfonos inteligentes con la descarga de una aplicación pueden saber dónde se encuentra la estación más cercana, cuál estación cuenta con espacios para devolver la bicicleta y cuál tiene bicicletas disponibles para el usuario.
- Contar con un método sencillo y amigable para la inscripción a todo el sistema y con un esquema de tarifas que sea lo suficientemente accesible para tener el mayor número de usuarios posibles.
- Este modelo de gestión debe definir conveniente la difusión apropiada para fomentar el uso de bicicleta como un medio de transporte usual para desplazarse dentro de la

ciudad. De ser necesario se debe propender a realizar alianzas en los sectores público y privado para ofrecer el servicio en grupo, para usuarios y posibles usuarios de dichas instituciones o empresas.

- El modelo de gestión deberá contemplar la mejora en la cobertura del SBP durante los próximos diez años. Este sistema deberá estar localizado entre la zona industrial Norte de Quito y el sector de comercio del Sur de Quito. Cada punto de servicio deberá comenzar su funcionamiento con al menos 12 bicicletas y ocho anclajes libres para bicicletas que lleguen.
- El modelo de gestión deberá contemplar la mejora en el proceso de inscripción de los usuarios a partir del día uno de funcionamiento. Este debe poder realizarse desde cada estación, a través de una página web, una aplicación móvil o en las oficinas del SBP de Quito en el caso de ser una tarifa diferenciada. El monto de inscripción deberá ser accesible y competitivo con los otros medios de transporte públicos utilizados en la ciudad. Además, este pago debe contemplar el seguro de los usuarios y de las bicicletas. Debe ser un modo de pago universal y deberá poder funcionar mediante débitos y créditos de tarjeta, electrónicos y mediante tarjeta multimodal en el momento de definirse una. Se debe estudiar la posibilidad de tener un costo de inscripción diferenciado para estudiantes o personas en estado de vulnerabilidad económica, con el fin de incentivar el uso del sistema y que este sea más accesible para toda la población. Para personas de la tercera edad y otros casos que están amparados en la ley, se aplicará la normativa que se encuentre vigente.
- El modelo de gestión mediante una alianza público privada estará sujeto a lo que se dispone en la ley para el caso de una inversión privada sobre los incentivos y beneficios tributarios y económicos para la empresa privada.

En un trabajo posterior se deben tratar los otros dos problemas mencionados, tanto la necesidad de una infraestructura vial adicional para bicicletas tanto públicas como privadas, como la importancia de una campaña que ayude a cambiar ciertos prejuicios que tienen los usuarios del SBP de Quito.

3. Objetivo General

El objetivo principal del proyecto es generar una propuesta de cambio en el modelo de gestión para mejorar el sistema de bicicleta pública. A través de un sistema de alianza Público/Privada que garantice un sistema óptimo para la dotación del SBP para la ciudad de Quito.

3.1. Objetivos Específico

- ✓ Dotar de 750 bicicletas mecánicas para el sistema de bicicleta pública de la ciudad de Quito, la dotación de equipos puede

estar dividido en fases según viabilidad técnica y económica.

- ✓ Implementar e instalar un total de 54 estaciones automatizadas de provisión de bicicletas en las zonas urbanas, la implementación puede estar dividido en fases según viabilidad técnica y económica.
- ✓ Implementar y permitir el uso de una plataforma tecnológica adaptada a la ciudad de Quito, que incluya aplicaciones en línea y para teléfonos móviles que permita a los usuarios acceder al sistema de bicicletas públicas que se implementaría en la primera fase.
- ✓ Proporcionar la operación técnica del sistema que incluya la supervisión, mantenimiento, balanceo, seguimiento y control del servicio que se implementará en la primera fase.
- ✓ Establecer una base de datos histórica de cartera de usuarios, número de traslados en bicicleta, lecturas y proyecciones de crecimiento/decrecimiento de usuarios y viajes, estadísticas de satisfacción del cliente y contratiempos. Todo esto en tiempo real, mediante el uso de tecnologías de la información aplicadas a un sistema de transporte en bicicleta desarrollado en su primera fase del proyecto.

4. Existencia del Proyecto de Bicicleta Pública en el POA 2020

De la experiencia obtenida en la operación del actual sistema de bicicleta pública de Quito, se ha advertido que el mismo se realiza con bajos estándares de calidad, un sistema de control prácticamente manual y sin tecnología, estaciones no adecuadas para atender a los usuarios y tampoco para acoger al personal que le toca laborar en condiciones deficientes tanto físicas, técnicas y administrativas.

También, es público y notorio que no se ha podido mantener en altos niveles de calidad el servicio a los usuarios y que es evidente el deterioro de las bicicletas y en general todos los equipos que son necesarios para mantener un servicio eficiente. La mayoría de estos equipos, ya han cumplido su vida útil, tornándose complicado, oneroso y difícil el mantenimiento de los mismos. Se concluye con la necesidad de efectuar un cambio radical en el concepto del manejo de la bicicleta pública de Quito.

Por estos motivos y en razón de que la institución municipal al momento carece de los recursos económicos y técnicos para mantener en óptimas condiciones el Sistema de Bicicleta Pública, se

optó por realizar una Alianza Estratégica con un ente privado en beneficio del sistema, los usuarios y de la ciudad.

La Secretaría de Movilidad como el ente Rector de la movilidad en la ciudad de Quito, es la responsable de priorizar programas y proyectos del sector de movilidad del DMQ con la finalidad de coordinar y articular la visión estratégica del sector.

En este contexto, para la planificación del 2020 se priorizo como proyecto el "Sistema de Bicicleta Pública del DMQ" definido inicialmente como el ejecutor a la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMT PQ), para el cual se aprobó su respectiva estructura programática con su objetivo operativo e indicadores y metas de gestión, programa, proyecto y presupuesto, conforme a la descripción que se detalla a continuación; la misma que se refleja en la Ordenanza antes citada, sin que exista asignación presupuestaria:

OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR OPERATIVO	META DEL OBJETIVO	PROGRAMA	PROYECTO	PRODUCTO	ACTIVIDAD	FECHA DE INICIO	FECHA DE FIN	PRESUPUESTO
INCREMENTAR EL USO DE LA BICICLETA COMO MODO ALTERNATIVO DE DESPLAZAMIENTO	PORCENTAJE DE IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA AUTOMATIZADO DE BICICLETA PÚBLICA	IMPLEMENTAR EL 100% EL SISTEMA AUTOMATIZADO DE BICICLETA PÚBLICA	MOVILIDAD SOSTENIBLE	SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA DEL DMQ	SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA OPERANDO	GENERAR LA ALIANZA PÚBLICO-PRIVADA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA	ene-20	dic-20	0
	NÚMERO DE VIAJES MENSUALES EN EL SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA DEL DMQ	LOGRAR AL MENOS 26.250 VIAJES MENSUALES EN EL SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA DEL DMQ							

El Proyecto "SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA DEL DMQ"; es una iniciativa de vital importancia para proveer al Distrito Metropolitano de Quito de un adecuado instrumento de movilidad que busca implementar un sistema inteligente de bicicleta pública que cuente con tecnología de punta, controles automatizados y elementos tecnológicos de alta calidad.

Por otro lado, la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, tiene como objetivos principales diseñar, planificar, construir, mantener, operar y en general, explotar la infraestructura de vías y espacio público; infraestructura para movilidad; infraestructura del sistema de transporte terrestre; espacio público destinado a estacionamientos; prestar servicios públicos a través de la infraestructura a su cargo.

Sobre la base de lo indicado y al ser la EPMOP el ente competente en temas de planificación, ejecución de obras públicas de movilidad y espacio público dentro del DMQ. Para lo cual cuenta con el personal capacitado en el manejo de la infraestructura de movilidad y obras públicas, y considerando que la articulación y coordinación de la infraestructura vial para los modos de transporte no motorizados se encuentra liderado por esta empresa, se ha considerado que el mismo ente sea el ejecutor del proyecto del sistema de bicicleta pública en el DMQ

El artículo 35 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas, define la capacidad asociativa de la siguiente manera:

"Las empresas públicas tienen capacidad asociativa para el cumplimiento de sus fines y objetivos empresariales y en consecuencia para la celebración de los contratos que se requieran, para cuyo efecto podrán constituir cualquier tipo de asociación, alianzas estratégicas, sociedades de economía mixta con sectores públicos o privados en el ámbito nacional o

internacional o del sector de la economía popular y solidaria, en el marco de las disposiciones del artículo 316 de la Constitución de la República.

(...) Todo proceso de selección de socios privados para la constitución de empresas de economía mixta debe ser transparente de acuerdo a la ley y se requerirá concurso público, y para perfeccionar la asociación no se requerirá de otros requisitos o procedimientos que no sean los establecidos por el Directorio.

No requerirán de concursos públicos los procesos de asociación con otras empresas públicas o subsidiarias de éstas, de países que integran la comunidad internacional."

En concordancia con el artículo 36 de la LOEP, que determina:

"INVERSIONES EN OTROS EMPRENDIMIENTOS.- Para ampliar sus actividades, acceder a tecnologías avanzadas y alcanzar las metas de productividad y eficiencia en todos los ámbitos de sus actividades, las empresas públicas gozarán de capacidad "asociativa, entendida ésta como la facultad empresarial para asociarse en consorcios, alianzas estratégicas, conformar empresas de economía mixta en asocio con empresas privadas o públicas, nacionales o extranjeras, constituir subsidiarias, adquirir acciones y/o participaciones en empresas nacionales y extranjeras y en general optar por cualquier otra figura asociativa que se considere pertinente conforme a lo dispuesto en los Arts. 315 y 316 de la Constitución de la República.

Las empresas públicas ecuatorianas podrán asociarse con empresas estatales de otros países, con compañías en las que otros Estados sean directa o indirectamente accionistas mayoritarios. En todos estos casos se requerirá que el Estado ecuatoriano o sus instituciones hayan suscrito convenios de acuerdo o cooperación, memorandos o cartas de intención o entendimiento.

En general los acuerdos asociativos e inversiones previstas en el inciso anterior deberán ser aprobados mediante resolución del Directorio en función de los justificativos técnicos, económicos y empresariales presentados mediante informe motivado y no requerirán de otros requisitos o procedimientos que no sean los establecidos por el Directorio para perfeccionar la asociación o inversiones, respectivamente.

Las inversiones financieras y en los emprendimientos en el exterior serán autorizadas por el respectivo Directorio de la Empresa Pública."

5. Conclusiones

- Se concluye que la mejor manera de atender el creciente interés por el uso de bicicleta como un medio de transporte sostenible para la ciudad, es dotar y poner a disposición de los usuarios de este medio de movilidad, un sistema ágil y oportuno que tenga como base de administración y operación la tecnología, distribuido estratégicamente a lo largo y ancho de la ciudad de Quito.
- En función de los fundamentos técnicos, financieros y jurídicos antes citados la Secretaría de Movilidad como ente rector resolvió mediante Resolución Nro. SM-2019-147, delegar y disponer a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas la administración del proyecto del SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA DEL DMQ, por ser competente en tema de movilidad, espacio público y ejecución de obras públicas, dentro del DMQ; así como contar con el personal capacitado en el manejo de la infraestructura necesaria para los desplazamientos en bicicleta, para lo cual la Secretaría de Movilidad entregara los lineamientos y documentación que sean del caso.

6. Recomendación

Sobre la base de lo indicado, se requiere que la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito cierre el proyecto antes mencionado con la finalidad de dar de baja el proyecto de su Plan Operativo Anual (POA) 2020; así como la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas incorpore en su POA el citado proyecto conforme la normativa legal que les rige.



Elaborado por:
Fernando de la Torre Serratore
Director Metropolitano de Modos de Transporte Sostenibles
Secretaría de Movilidad

Oficio Nro. SM-2020-0051

Quito, D.M., 07 de enero de 2020

Asunto: Resolución No. MA-2019-147 sobre la Delegación y Disposición de la Administración del Sistema de Bicicleta Pública dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

Señor Magíster
Segundo Darío Chávez Escobar
Gerente General (E)
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

Adjunto a la presente, sírvase encontrar la Resolución No. MA-2019-147 sobre la Delegación y Disposición de la administración del Sistema de Bicicleta Pública dentro del Distrito Metropolitano de Quito. Documento que pongo en conocimiento para su consideración en la derogación de la Resolución No. SM-2019-043 emitida en el mes de octubre de 2019.

Favor disponer de este documento para los fines consiguientes y de acuerdo a las competencias en las que tiene participación.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Lcdo. Guillermo Eugenio Abad Zamora
SECRETARIO DE MOVILIDAD

Anexos
resolucion_no_sm_2019_147.pdf

Oficio Nro. SM-2020-0051

Quito, D.M., 07 de enero de 2020

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Fernando Alberto de la Torre Serratore	fad	SM DMITS	2020-01-07	
Aprobado por: Guillermo Eugenio Abad Zamora	geaz	SM	2020-01-07	

RESOLUCIÓN No. SM-2019-147

EL SECRETARIO DE MOVILIDAD

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CONSIDERANDO:

- Que,** La Constitución de la República del Ecuador en su artículo 226 ordena: *"Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. ..."*
- Que,** de acuerdo con el artículo 227 de la Constitución, la administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación;
- Que,** artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador en su numeral 3 determina que los gobiernos municipales tendrán competencia exclusiva para *"Planificar, construir y mantener la viabilidad urbana"*;
- Que,** el artículo 364 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD, dispone que los *"ejecutivos de los gobiernos autónomos descentralizados podrán dictar o ejecutar para el cumplimiento de sus fines, actos administrativos y hechos administrativos"*, y, que en concordancia con el segundo inciso del artículo 367 ibidem, los actos administrativos podrán extinguirse o reformarse en sede administrativa por razones de legitimidad o de oportunidad;
- Que,** el artículo 84 literal a) del COOTAD, confiere a los gobiernos de los Distritos Metropolitanos, la competencia exclusiva para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre dentro de su territorio;
- Que,** según lo dispuesto por el artículo 69 del Código Orgánico Administrativo, la delegación constituye un mecanismo de transferencia de competencias, incluidas las de gestión; que puede operar, entre otros, a favor de órganos o entidades de la misma administración pública, jerárquicamente dependientes, siempre que se cumpla los requisitos de contenido previstos en el artículo 70 ibidem;

Que, La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), establece en su artículo 2 que la referida Ley, en cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en los siguientes principios generales: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regularizaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables;

Que, El artículo 30.5 ibidem establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán competencias entre otras: "*d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón*";

Que, El artículo 84 de la LOTTTSV, manifiesta que: "*Están sujetas a las disposiciones del presente Libro, todas las personas que como peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas o conductores de cualquier clase de vehículos, usen o transiten por las vías destinadas al tránsito en el territorio nacional*";

Que, El artículo 204 de la LOTTTSV, determina como derechos de los ciclistas, entre otros:

a) Transitar por todas las vías públicas del país, con respecto y seguridad, excepto en aquellos en la que la infraestructura actual ponga en riesgos su seguridad, como túneles y pasos a desnivel sin carril para ciclistas, en los que se deberá adecuar espacios para hacerlo.

b) Disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras, como ciclovías y espacios similares;

c) Disponer de espacios gratuitos y libres de obstáculo, con las adecuaciones correspondiente, para el parqueo de las bicicletas en los terminales terrestres, estaciones de bus o similares;

d) Derecho preferente de vía o circulación en los desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías (...)"

Que, el art. IV.2.266 del Código Municipal establece: "*Planificar, regular, gestionar e incentivar la movilización de las personas en bicicleta y caminata por ser modos de transporte sostenibles que promueven una vida activa, saludable y un ambiente sano, sin perjuicio de la existencia de otros modos de transporte sostenibles.*

El cual regula:

(...) 1. "Lineamientos para la planificación, creación, medición, implementación y mejora de la política pública (...)"

(...) 2. "Las competencias y coordinación interinstitucional entre las diferentes entidades del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (...)"

(...) 3. "Los criterios para la implementación, monitoreo, medición y mejora de la infraestructura (...)"

(...) 4. "Las formas de promoción de la bicicleta y caminata con modos de transporte prioritarios y la educación (...)"

(...) 5. "Las formas de participación ciudadana para el seguimiento, monitoreo (...)"

Que, el art. 1.2.91 del Código Municipal establece: Objeto.- La presente Sección tiene por objeto regular y determinar las condiciones de colaboración público privada y de la economía popular y solidaria con las empresas públicas metropolitanas, para el desarrollo de un determinado proyecto, actividad o emprendimiento de interés público en el Distrito Metropolitano de Quito, ya sea que provenga de iniciativa propia de las empresas públicas metropolitanas o de proponentes externos, esto es, personas jurídicas distintas a ellas.

Que, la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, es un ente público municipal, creado mediante Resolución No. 0002 de fecha 06 de agosto de 2009, que forma parte de la estructura del orgánico funcional del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, ratificado mediante Resolución No. A0010 de 31 de marzo de 2011, encargado de la rectoría, planificación y regulación del sector de la movilidad, así como la gestión y fiscalización del transporte público;

Que, El Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito, 2009-2025, aprobado por el Concejo Metropolitano mediante la resolución No. SG0912 de 23 de abril de 2000, establece como una línea estratégica la provisión de espacios de uso exclusivo y/o combinado con otros modos para el desplazamiento de las bicicletas; y, complementarias, entre los programas y proyectos instituye la promoción de la Bicicleta Pública;

Que, el literal c) del artículo 11 de la Resolución Administrativa No. A026 de 09 de septiembre de 2016, delega, entre otros, al Secretario de Movilidad, la atribución y responsabilidad de: "Supervisar y coordinar la gestión y funcionamiento de las unidades administrativas bajo su dependencia orgánica y aquellas desconcentradas y autónomas que realicen actividades dentro del ámbito sectorial respecto del que ejercen su

rectoría, en la implementación y ejecución de planes, programas, proyectos, cronogramas, políticas y actividades distritales y sectoriales, en el ámbito de su competencia, para lo que podrán entre todas disponer la preparación de informes”;

- Que,** mediante Resolución No. A0006 de 22 de abril de 2013, el señor Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, expidió la resolución administrativa de creación de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dotada de plena autonomía administrativa, financiera y funcional, que ejerce las potestades de controlar el transporte terrestre comercial, cuenta propia y particular, así como, el tránsito y la seguridad vial del Distrito y demás facultades contempladas en la referida resolución;
- Que,** El Secretario de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, como máxima autoridad de la entidad contratante en atención a la necesidad institucional y la de garantizar la prestación del servicio de bicicleta pública para los usuarios de la ciudad de Quito, quienes requieren de este servicio para sus diferentes tareas en su diario vivir, y de acuerdo a sus atribuciones previstas en la Resolución No. SM-007-2017 delegó a la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial-AMT la operación del Servicio de Bicicleta Pública de Quito-Bici Quito;
- Que,** el Concejo Metropolitano de Quito, en aplicación a la Ley Orgánica de Empresas Públicas, mediante Ordenanza No. 3074 de 2 de mayo de 1994, publicada en el Registro Oficial No. 507 de 18 de agosto de 1994, creó la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas de Pasajeros de Quito;
- Que,** el art. 35. De la Ley Orgánica de Empresa Públicas CAPACIDAD ASOCIATIVA.- Las empresas públicas tienen capacidad asociativa para el cumplimiento de sus fines y objetivos empresariales y en consecuencia para la celebración de los contratos que se requieran, para cuyo efecto podrán constituir cualquier tipo de asociación, alianzas estratégicas, sociedades de economía mixta con sectores públicos o privados en el ámbito nacional o internacional o del sector de la economía popular y solidaria, en el marco de las disposiciones del artículo 316 de la Constitución de la República.
- Que,** el art. 1.2.119 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, en su CAPITULO II DE LA EMPRESA PUBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PUBLICAS, señala que: “El objeto principal de la empresa pública metropolitana, es el siguiente:
- a. Diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar la infraestructura de vías y espacio público;
 - b. Diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar todo tipo de infraestructura para movilidad;

- c. Diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar la infraestructura del sistema de transporte terrestre;
- d. Diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar el espacio público destinado a estacionamientos;
- e. Prestar servicios públicos a través de la infraestructura a su cargo; y,
- f. Las demás actividades operativas y de prestación de servicios relativas a las competencias que le corresponden al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, en el ámbito de la movilidad y ejecución de obras públicas.

Para el cumplimiento de su objeto y sin perjuicio de lo establecido en el régimen común de las empresas públicas metropolitanas, podrá:

- a. Promover la participación activa de la ciudadanía y la comunidad, en el desarrollo, preservación y cuidado de la obra pública entregada;
- b. Atender las necesidades de movilidad de peatones y usuarios que se movilicen en otros medios de transporte, con la construcción y dotación de la infraestructura pertinente; (...)"

Que, La Dirección Metropolitana de Modos de Transporte Sostenible se crea mediante Resolución de Alcaldía R-A022 del 27 de junio de 2018.

Que, la Secretaría de Movilidad con Oficio No. SM-1613-2019 de 11 de julio de 2019, solicitó un informe técnico con el detalle del inventario físico y el estado de las bicicletas, estaciones y otros bienes o elementos que sean parte del control y operación del sistema de Bicicleta Pública a la Agencia Metropolitana de Tránsito;

Que, a través del Memorando Nro. SM-DMMTS-2019-0067 de 14 de agosto del 2019, la Dirección de Modos de Transporte Sostenible, emite el Informe Técnico No. SMDMMTS-003-2019, informe de motivación oportunidad, mérito y conveniencia de delegar a la EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO la operación del Sistema de Bicicleta Pública, en el cual indica que no dispone de la capacidad técnica ni económica para ejecutar el proyecto por gestión directa;

Que, mediante Oficio Nro. GADDMQ-AMT-2019-0926-O de 20 de agosto de 2019, la AMT remite el informe del estado del sistema de Bicicleta Pública No. CBQ-2019-0015, suscrito por el Coordinador del Sistema de Bicicleta Pública;

Que, el Sistema de Bicicleta Pública de Quito es el servicio de préstamo de bicicletas sin costo brindado por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, para promover el uso cotidiano de medios de transporte no motorizados, cuya continuidad es necesaria conforme los lineamientos contemplados en el Plan Maestro de Movilidad y acorde a las consideraciones aquí expuestas.

Que, mediante Memorando Nro. SM-DMMTS-2019-0113 de 3 de diciembre de 2019, el Director de Modos de Transporte Sostenible remite al señor Secretario de Movilidad, el Informe Técnico SM-DMMTS-003-2019 de 28 de noviembre de 2019 referente a la Transferencia de Competencias del Sistema de Bicicleta Pública hacia la EPMOP.

Que, mediante Acción de Personal No. 0000010298 de 16 de mayo de 2019, se nombra al Lic. Guillermo Abad Zamora, como Secretario de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito;

En ejercicio de sus atribuciones legales y reglamentarias:

RESUELVE

Art. 1.- Deléguese y dispóngase a la EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PUBLICAS, la administración del Sistema de Bicicleta Pública de Quito dentro del Distrito Metropolitano de Quito, en sus fases preparatoria, precontractual, contractual, de ejecución y liquidación, para lo cual la Secretaría de Movilidad entregará los lineamientos y documentación para llevar adelante la administración del Sistema de Bicicleta Pública de Quito-Bici Quito dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

Art. 2.- La Agencia Metropolitana de Tránsito entregará a la EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PUBLICAS y la Secretaría de Movilidad la base de datos con la información de los usuarios registrados en el Sistema Bici Quito con el debido respaldo documental de los contratos e instrumentos generados suscritos por la Agencia Metropolitana de Tránsito, en un término de 15 días de expedida la presente resolución.

La Agencia Metropolitana de Tránsito entregará a la Secretaría de Movilidad en el término de 15 días un informe de los recursos humanos, tecnológicos presupuestarios y bienes a la dirección a cargo y cualquier otro destinados al servicio de Bicicleta Pública de Quito dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- Mientras dure el proceso del Concurso Público que lleve a cabo la EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PUBLICAS para la operación del Sistema de Bicicleta Pública, la Agencia Metropolitana de Tránsito garantizará a los usuarios del Sistema de Bicicleta Pública de Quito-Bici Quito la continuidad del servicio.

SEGUNDA.- La Dirección Metropolitana de Modos de Transporte Sostenible, será la responsable de coordinar y llevar adelante las acciones tendientes a la transferencia del Sistema de Bicicleta Pública; además de precautelar, fiscalizar y asegurar el procedimiento que sean necesarios para promover e incentivar el transporte en bicicleta y la caminata por ser modos de transporte sostenibles.

La Agencia Metropolitana de Tránsito, a través de su máximo personero, designará al o los funcionarios responsables de ejecutar la transferencia dispuesta, quienes suscribirán Actas de Entrega Recepción correspondientes con los funcionarios delegados por parte de la EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PUBLICAS.

DISPOSICIONES DEROGATORIAS

ÚNICA.- Deróguese la Resolución Administrativa SM-2019-043 de 18 de octubre de 2019 y cualquier delegación que para fines relacionados a los artículos precedentes se contraponga al presente acto resolutivo.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA.- Encárguese de la difusión de la presente Resolución en la página web institucional de la Secretaría de Movilidad, a través de la Dirección Metropolitana de Desarrollo Tecnológico de la Movilidad.

SEGUNDA.- Notifíquese a la máxima autoridad de la **EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PUBLICAS**, la Agencia Metropolitana de Tránsito, quienes deberán actuar de conformidad a lo establecido en la Ley y el ordenamiento jurídico metropolitano, debiendo encargarse de la socialización interna contenida en la presente resolución con todos los servidores a su cargo.

TERCERA. - La presente Resolución entrará en vigencia a partir de su expedición.

Dada y firmado en la Ciudad de Quito, Distrito Metropolitano,

26 Dic. 2019

Lcdo. Guillermo Abad Zamora
SECRETARIO DE MOVILIDAD

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO