

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

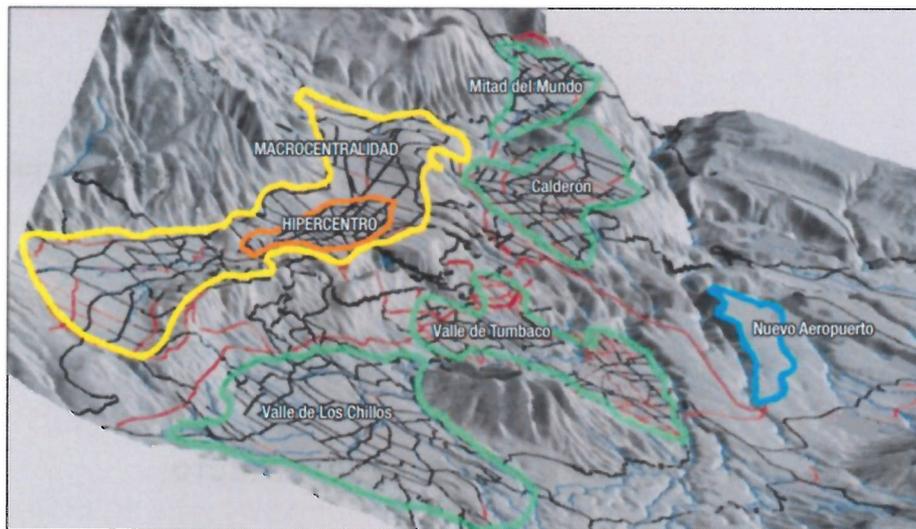
3. COBERTURA GEOGRÁFICA

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

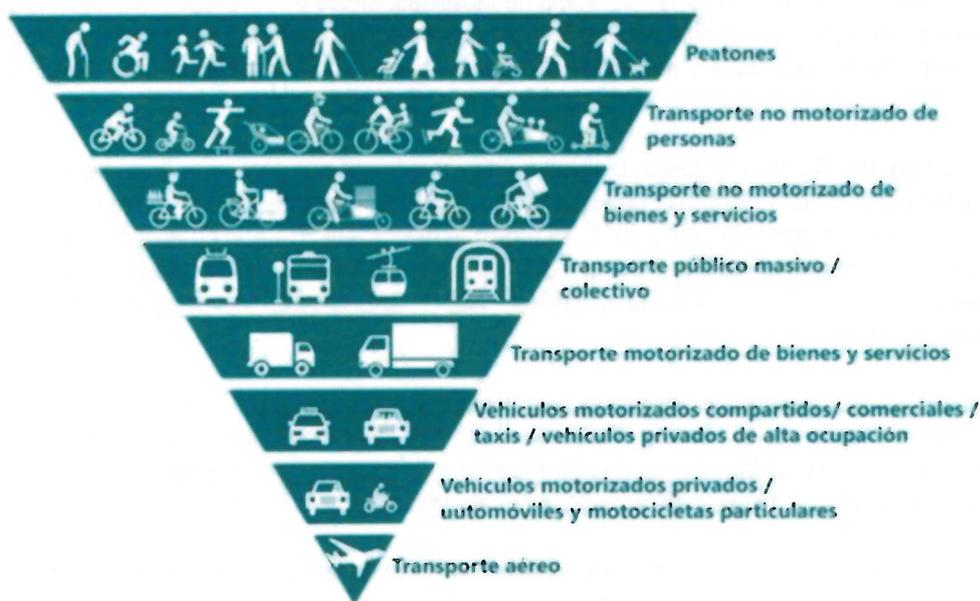


Fuente: Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito

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, inseguras, no directas, 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 disminuida 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 Secretaria 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 recibirán los datos de la Agencia Metropolitana de Tránsito 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