

Señor
Carlos Páez
CONCEJAL METROPOLITANO DE QUITO
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Presente. -

Asunto: Información Sistema de Bicicleta Pública

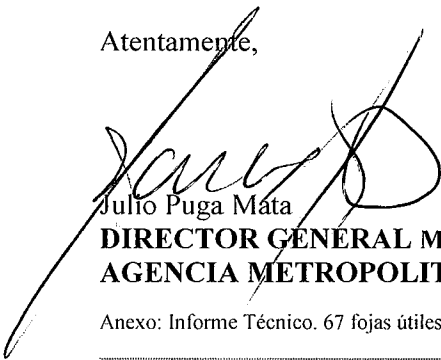
De mi consideración:

Luego de un atento saludo, y en atención al Oficio No. 028-CPP-2018, de fecha 17 de enero de 2018, ingresado con Ticket # 2018-008920, en el que solicita información sobre el Sistema de Bicicleta Pública en relación a la Resolución No. SM-007-2017 del 21 de abril del 2017, al respecto me permito indicar la siguiente información:

Informe Técnico No. AMT-DSVIT-2018-011, remitido por la Dirección de Seguridad Vial e Ingeniería de Tránsito, el cual contiene la información solicitada.

Aprovecho la oportunidad, para reiterar a usted, mis sentimientos de consideración y estima.

Atentamente,


Julio Puga Mata

DIRECTOR GENERAL METROPOLITANO DE TRÁNSITO
AGENCIA METROPOLITANA DE TRÁNSITO-DMQ 

Anexo: Informe Técnico. 67 fojas útiles.

ACCIÓN	RESPONSABLE	SIGLA UNIDAD	FECHA	SUMILLA
Elaboración:	A. Piedrahita	DSVIT	2018-02-27	
Aprobado por:	A. Amoroso	DSVIT	2018-02-27	

Ejemplar 1: Sr. Carlos Páez – Concejal Metropolitano de Quito
Ejemplar 2: Dirección General – AMT
Ejemplar 3: Dirección de Seguridad Vial
Ejemplar 4: Ab. Diego Cevallos – Secretario General, Concejo Metropolitano de Quito
Ejemplar 5: Archivo Auxiliar numérico



Carlos Páez Pérez
CONCEJAL
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio No. 028-CPP-2018
Quito, 17 de enero del 2018

Capitán (sp)
Julio Puga
Supervisor, Agencia Metropolitana de Tránsito
Presente

De mi consideración:

En relación a la Resolución No. SM-007-2017 del 21 de abril del 2017, mediante la cual la Secretaría de Movilidad dispone que la Agencia Metropolitana de Tránsito se haga cargo de la operación del Sistema de Bicicleta Pública, solicito me haga llegar la siguiente información, a fin de realizar la fiscalización que en mi calidad de concejal la ley me faculta:

1. Copia de los análisis jurídico, técnico y económico sobre las implicaciones que tiene para la AMT el cumplimiento de esta disposición.
2. Copia de la planificación operativa y presupuestaria realizada por la AMT para el cumplimiento de esta disposición durante los años 2017 y 2018, con detalle de las asignaciones de personal, logística y recursos económicos.
3. Informe técnico que respalde la distribución de bicicletas convencionales y eléctricas en las estaciones y en reserva para el rebalanceo.
4. Informe mensual de todo el período de responsabilidad de la AMT sobre la operación del Sistema, que contenga como mínimo: bicicletas operativas y en reserva, bicicletas en mantenimiento, número de inscritos en el sistema, número de préstamos realizados y otras estadísticas relevantes.

Seguro de su atención, anticipo mis agradecimientos.

Atentamente,

Carlos Páez Pérez
Concejal Metropolitano

cc: Ing. Fausto Miranda
Secretario de Movilidad. MDMQ


Abg. Diego Cevallos
Secretario General, Concejo Metropolitano de Quito

11/17/20

[Faint, illegible text]

[Faint, illegible text]

[Faint, illegible text]

	DOCUMENTO: INFORME TÉCNICO	CODIGO:
	DIRECCIÓN DE SEGURIDAD VIAL E INGENIERÍA DE TRÁNSITO SERVICIO DE BICICLETA PÚBLICA "BICIQUITO"	N° AMT-DSVIT- 11 /18

1.- INTRODUCCIÓN

En base a la resolución No. SM-007-2017 OPERACIÓN DEL SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA DE QUITO – "BICIQUITO", de fecha 21 de abril de 2017, mediante la cual la Secretaría de Movilidad, resuelve dentro de su disposición primera lo siguiente: *"Deléguese y dispóngase a la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – AMT, para que en el ejercicio de las facultades y atribuciones previstas en la Resolución Administrativa No A0006 del 22 de Abril de 2013, se encargue de la operación del Sistema de Bicicleta Publica de Quito-"BiciQuito" dentro del Distrito Metropolitano de Quito" (...).*

Es así que la AMT asume la administración del Sistema de Bicicleta Pública planteándose como objetivo primordial el mejoramiento del servicio en base a su repotenciación y a la calidad de atención al usuario.

A su vez, la AMT, considerando las funciones de la Dirección de Seguridad Vial e Ingeniería de Tránsito- DSVIT-, encarga a esta área la administración y operación del SBP, a partir de lo cual se desarrollan una serie de acciones de carácter administrativo, técnico y logístico, que garanticen, a pesar de sus limitaciones, el funcionamiento permanente y eficiente del SBP.

2.- ANTECEDENTES

En base al Oficio No. 028-CPP-2018, del 17 de enero de 2018, a través del cual el Señor Concejal Carlos Páez Pérez, solicita información concerniente al Sistema de Bicicleta Pública a fin de realizar acciones de fiscalización conforme la ley le faculta, nos permitimos informar el siguiente detalle que recoge dicha solicitud.

Mediante oficio N° UCEI-00780-2017, de fecha 30 de junio de 2017, Xavier Casares Tamayo, Jefe de Centro de Existencias e Integridad, del Municipio de Quito, remite a la AMT, actas de Transferencia 1 y 2, donde se transfiere definitivamente 317 bicicletas convencionales y 296 bicicletas eléctricas.

3.- DESARROLLO DEL INFORME

3.1. ANÁLISIS JURÍDICO, TÉCNICO Y ECONÓMICO SOBRE LAS IMPLICACIONES QUE TIENE PARA LA

AMT EL CUMPLIMIENTO DE ESTA DISPOSICIÓN.

Al ser la emisión de una resolución un acto administrativo de cumplimiento obligatorio e inmediato se remite el respectivo Informe Jurídico y Técnico realizado por la Secretaría de Movilidad previa la emisión de la resolución SM-007-2017. (Anexo 1)

De la misma manera en el siguiente cuadro se plantean algunas de las implicaciones generales para la AMT desde el traspaso de competencias.

OPERACIÓN SERVICIO DE BICICLETA PÚBLICA- BICI QUITO		
Implicaciones Jurídicas	Implicaciones Económicas	Implicaciones Técnicas
La resolución No A006 de 22 de abril 2013 sobre la creación de la Agencia Metropolitana de Tránsito, faculta a esta institución, dentro de sus competencias el control del Tránsito, Transporte Terrestre y la Seguridad Vial en el Distrito Metropolitano de Quito.	Asignación de presupuesto para la operación del servicio. Procesos de contratación pública para mantenimiento de bicicletas convencionales y eléctricas, servicio de rastreo para bicicletas eléctricas, carnetización de usuarios del servicio, promoción del sistema de Bicicleta Pública	<ul style="list-style-type: none"> • Asignación de 58 funcionarios de la AMT como operadores de 26 estaciones de Bici Quito en 2 jornadas. • Generación del Plan Operativo y modelo de gestión interno para la operación del servicio. • Reformas del Plan Anual de Contratación Pública • Dotación de uniforme específico para operadores de estaciones. • Custodio y mantenimiento de camiones para rebalanceo de estaciones • Creación y asignación de personal para manejo de central de radio y monitoreo para el SBP. • Estrategia de promoción del servicio y actividades afines

3.2. PLANIFICACIÓN OPERATIVA Y PRESUPUESTARIA PARA EL CUMPLIMIENTO DE ESTA DISPOSICIÓN DURANTE LOS AÑOS 2017 Y 2018.

El Plan Anual Operativo 2017 de la Agencia Metropolitana de Tránsito, no contempla los recursos para el Servicio de Bicicleta Pública, considerando que la resolución SM-007-2017 que transfiere las competencias del SBP se generó en abril 2017.

Dentro del POA 2018 de la AMT se incluye las acciones programadas y los recursos económicos destinados para la operación de este servicio. (ANEXO 2)

3.3. INFORME TÉCNICO QUE JUSTIFICA LA DISTRIBUCIÓN DE BICICLETAS CONVENCIONALES Y ELÉCTRICAS EN LAS ESTACIONES Y EN RESERVA PARA EL REBALANCEO.

El 24 abril de 2017, la Agencia Metropolitana de Tránsito-AMT-, recibió de la Secretaría de Movilidad mediante Acta Entrega-Recepción de Bienes, 317 bicicletas convencionales del Sistema de Bicicleta Pública "BICIQUITO", a las que se realizó el respectivo diagnóstico visual y mecánico. De la misma manera, el 30 de junio de 2017, se reciben 296 bicicletas eléctricas, registrándose las siguientes observaciones:

BICICLETAS CONVENCIONALES	CANTIDAD	%
Bicicletas convencionales operativas	157	49.5%
Bicicletas convencionales con deficiencias (daños leves)	145	45.75%
Bicicletas convencionales no operativas (daños graves)	15	4.75%
TOTAL	317	100%
BICICLETAS ELÉCTRICAS	CANTIDAD	%
Bicicletas eléctricas operativas	33	11%
Bicicletas eléctricas con deficiencias (Daños leves)	174	59%
Bicicletas eléctricas no operativas (Daños graves)	89	30%
TOTAL	296	100%

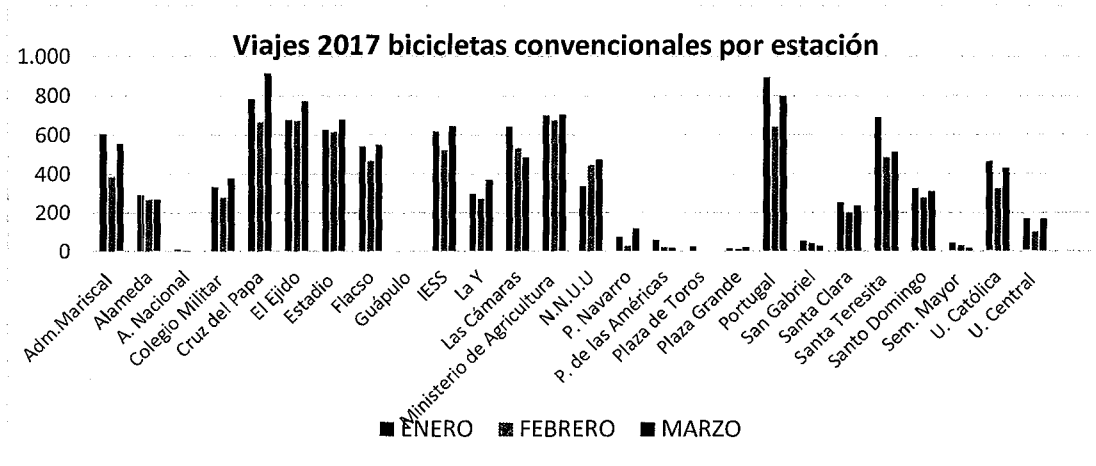
Fuente: Actas Entrega-Recepción de Bienes.

ANÁLISIS PARA DISTRIBUCIÓN DE UNIDADES

En concordancia con la nueva competencia de la AMT sobre la administración del Sistema de Bicicleta Pública, el 10 de agosto de 2017 se realiza un proceso de adquisición de repuestos de bicicleta, bajo la modalidad de ínfima cuantía, adjudicación N° INFC.NP.017.AMT.2017. De esta manera se reparan el 100% de las bicicletas convencionales y consecuentemente son colocadas en la vía 230 bicicletas que equivalen al 73% de la flota total; el 27% restante representa la flota de stock y el numérico promedio de bicicletas en mantenimiento.

Para generar el Plan de Distribución de las 230 bicicletas en las estaciones, se ha considerado los datos otorgados por el Sistema Tecnológico de Movilidad de la AMT, respecto *al movimiento de la bicicleta pública en las estaciones* durante los últimos tres meses previos a asumir la competencia, aspecto que se evidencia en el siguiente gráfico:

PRIMER TRIMESTRE 2017 (ENERO-MARZO)



Fuente: Sistema Tecnológico de Movilidad de la AMT

Del análisis de estos datos se puede colegir que las estaciones de mayor demanda en forma general son:

- Cruz del Papa.
- Portugal.
- Ejido.
- MAGAP.

Adicional, se tomó en cuenta el monitoreo diario respecto al movimiento de bicicletas por estación en el horario pico de la mañana, esto es de 07H00 a 09H00, cuyo análisis permitió establecer que las estaciones de mayor movimiento en este rango de horas son:

- Cruz del Papa.
- Cámaras.
- MAGAP.
- Ejido.
- U. Católica.
- U. Central.
- IESS.

Las mencionadas estaciones registran, en promedio, el préstamo de 8 a 10 bicicletas en el horario referido; mientras que las estaciones de menor movimiento (de 2 a 4 bicicletas) en ese mismo horario son las siguientes:

- Plaza Américas.
- San Gabriel.
- Santa Clara.
- Guápulo

Las 13 estaciones restantes presentan un movimiento intermedio de entre 5 y 7 bicicletas. Dependiendo siempre de diferentes factores como el día de la semana y el estado climático en la zona de influencia del SBP.

Para el Plan de Distribución de bicicletas en las estaciones también se contempla el **proceso de rebalanceo de estaciones** acorde al aumento o disminución de la demanda diaria, con el cual el servicio se mantiene de manera ininterrumpida.

Cada estación del Sistema de Bicicleta Pública presenta una dinámica propia. Existen estaciones denominadas "de partida" y otras "de llegada"; es decir, estaciones con mayores requerimientos de préstamos mientras otras, en su mayoría, son de destino.

En síntesis, el rebalanceo se realiza de manera permanente de acuerdo al **monitoreo** y **comunicación** constante entre la Central de Radio del SBP y los operadores de estaciones, así como también con el sustento del conocimiento previo del funcionamiento de cada estación. A continuación, se detalla la operación de cada estación en cuanto al proceso de rebalanceo:

-	ESTACIONES	N.- BICICLETAS EN LA APERTURA	Promedio diario de REBALANCEO con camión	DINAMICA DE LAS ESTACIONES	
				En la mañana (de 07H00 a 13H00)	En la tarde (de 13H00 a 19H00)
1	ADMINISTRACIÓN NORTE	5	1	Rebalanceo propio	
2	ALAMEDA	10	6	Rebalanceo coordinado	
3	ASAMBLEA NACIONAL	CERRADA TEMPORALMENTE			
4	CAMARAS	15	4	Estación "de salida"	
5	CATÓLICA	10	2	Estación "de salida"	Estación "de llegada"
6	COMIL	10	2	Rebalanceo propio	
7	CRUZ DEL PAPA	15	4	Estación "de salida"	
8	EJIDO	15	7	Estación "de salida"	Estación "de llegada"
9	ESTADIO	10	5	Estación "de llegada"	
10	FLACSO	10	4	Estación "de llegada"	
11	GUÁPULO	5	1	Estación "de salida"	
12	IEES	15	3	Rebalanceo coordinado	
13	LA Y	10	2	Rebalanceo propio	
14	MAGAP	15	4	Estación "de llegada"	Estación "de salida"
15	MARISCAL SUCRE	10	1	Rebalanceo propio	
16	NACIONES UNIDAS	10	1	Rebalanceo propio	
17	PARQUE NAVARRO	5	2	Estación "de salida"	

18	PLAZA DE LAS AMERICAS	5	1	Estación "de salida"
19	PLAZA DE TOROS	CERRADA TEMPORALMENTE		
20	PORTUGAL	15	4	Estación "de llegada"
21	SAN GABRIEL	5	2	Rebalanceo propio
22	SANTA CLARA	10	2	Rebalanceo propio
23	SANTA TERESITA	5	3	Estación "de llegada"
24	SANTO DOMINGO	10	3	Rebalanceo propio
25	SEMINARIO	5	5	Rebalanceo coordinado
26	U CENTRAL	5	2	Rebalanceo coordinado

Fuente: Coordinación BiciQuito-DSVIT-AMT

Otro de los aspectos a considerar es el **Origen - Destino de los usuarios**. En base al monitoreo se conoce que la circulación de usuarios durante la mañana es de sur a norte; mientras que en la tarde a la inversa. De ahí que, las estaciones que presentan un mayor movimiento de bicicletas (préstamos y devoluciones) son las que requieren un mayor número de rebalances diarios con el apoyo de dos camiones destinados a esta acción indispensable.

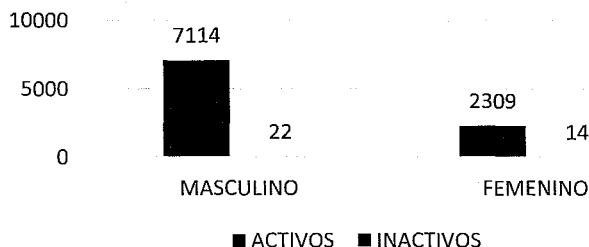
3.4. INFORME MENSUAL DE TODO EL PERIODO DE RESPONSABILIDAD DE LA AMT SOBRE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA.

La Agencia Metropolitana de Tránsito, cuya competencia respecto a la administración del Sistema de Bicicleta Pública asume el 21 de abril de 2017, establece como fines primordiales el mejoramiento de este servicio público y la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, saludable y sustentable; para lo cual ha ejecutado una serie de acciones entre las que se destacan:

- Mantenimiento preventivo y correctivo de bicicletas.
- Implementación de herramientas de seguridades en las estaciones.
- Implementación de monitoreo y rastreo satelital GPS GPRS en bicicletas eléctricas.
- Promoción del servicio de Bicicleta Pública, a través de redes sociales, medios de comunicación y en las capacitaciones a diversos actores viales.
- Entre mayo y junio del 2017 se realizó el estudio de satisfacción de los usuarios de "BiciQuito", el mismo que arrojó resultados positivos en cuanto al mejoramiento del servicio y permitió la recepción de sugerencias para nuevos emprendimientos.
- Activaciones públicas en las diferentes estaciones en las que participan empleados y funcionarios de instituciones públicas y privadas, como son las denominadas "Al trabajo en bici".
- Socialización y difusión de los requisitos para la inscripción.

Estas y otras acciones de difusión y promoción del SBP han despertado el interés de la ciudadanía y de usuarios inactivos, por lo cual, la demanda ha aumentado progresivamente, lo cual se evidencia en el siguiente cuadro de usuarios inscritos en el SBP.

Número de Usuarios Bici Quito Activos e Inactivos



Fuente: Sistema Tecnológico de Movilidad de la AMT (2017)

En cuanto al número de bicicletas convencionales y eléctricas operativas, en reserva y mantenimiento, se han manejado las siguientes cantidades durante cada mes.

BICICLETAS CONVENCIONALES										
MES	Mayo -17	Junio-17	Julio -17	Agos-17	Sept-17	Oct-17	Nov-17	Dic-17	Ene 2018	Feb 2018
OPER	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230
RESER	52	52	50	55	55	50	47	47	48	49
PARA MANT	35	35	37	32	32	37	40	40	39	39

BICICLETAS ELÉCTRICAS										
MES	Mayo -17	Junio-17	Julio -17	Agos-17	Sept-17	Oct-17	Nov-17	Dic-17	Ene 2018	Feb 2018
OPER	90	90	90	90	90	90	90	40	40	25
RESER	48	48	50	60	60	55	45	45	26	41
PARA MANT	158	158	156	146	146	151	161	211	230	230

Fuente: Archivo mantenimiento BICIQUITO

La Agencia Metropolitana de Tránsito, con fecha 18 de diciembre de 2017, suscribió el contrato COT-009-AMT-2017, cuyo objeto es el mantenimiento correctivo de bicicletas eléctricas; y, acorde al cronograma de trabajo planteado con la empresa adjudicada, la primera entrega de una flota de 100 bicicletas está previsto para marzo 2018, esto tomando en cuenta los tiempos de importación de los repuestos.

Respecto al número promedio de bicicletas dañadas o para mantenimiento, la Agencia Metropolitana de Tránsito, como parte de la operación del SBP, ha implementado una metodología de trabajo que establece el mantenimiento preventivo en estaciones y mantenimiento correctivo en galpón. En promedio alrededor de 33 bicicletas convencionales ingresan semanalmente al galpón de Bici Quito para mantenimiento correctivo, mientras que en

estación a través de nuestro equipo de “Guardianes de la Vía” se realiza mecánica básica que garantiza que las bicicletas estén en circulación a corto tiempo.

A diferencia de las bicicletas convencionales, las bicicletas eléctricas no contemplan un mantenimiento preventivo en vía por parte de nuestros Guardianes de la Vía, debido a la complejidad de las mismas, por lo que su mantenimiento se lo está ejecutando mediante la contratación COT-009-AMT-2017.

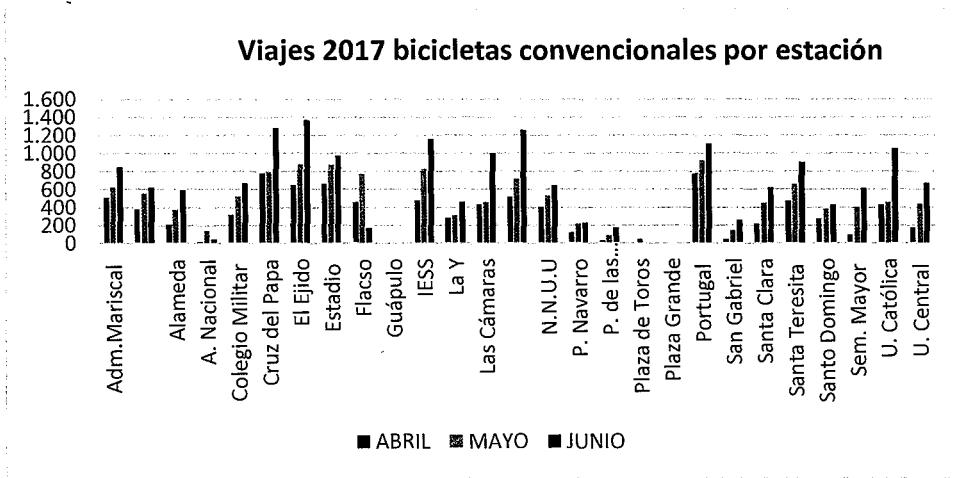
A continuación, se presenta el número de préstamos realizados por estación durante el año 2017.

PRESTAMOS TOTALES 2017	
CANTIDAD	ESTACION
8558	Administración la Mariscal
6782	Administración Zonal Norte
6519	Alameda
230	Asamblea Nacional
6227	Colegio Militar
12813	Cruz del Papa
12444	El Ejido
9968	Estadio Olímpico
8785	Flacso
270	Guápulo
10426	IESS
5423	La Y
12170	Las Cámaras
11869	Ministerio de Agricultura
6547	N.N.U.U
2309	Parque Navarro
1640	Plaza de las Américas
92	Plaza de Toros
66	Plaza Grande
11652	Portugal
2161	San Gabriel
5086	Santa Clara
8680	Santa Teresita
4994	Santo Domingo
4202	Seminario Mayor
8404	Universidad Católica
640	Universidad Central

Fuente: Sistema Tecnológico de Movilidad de la AMT

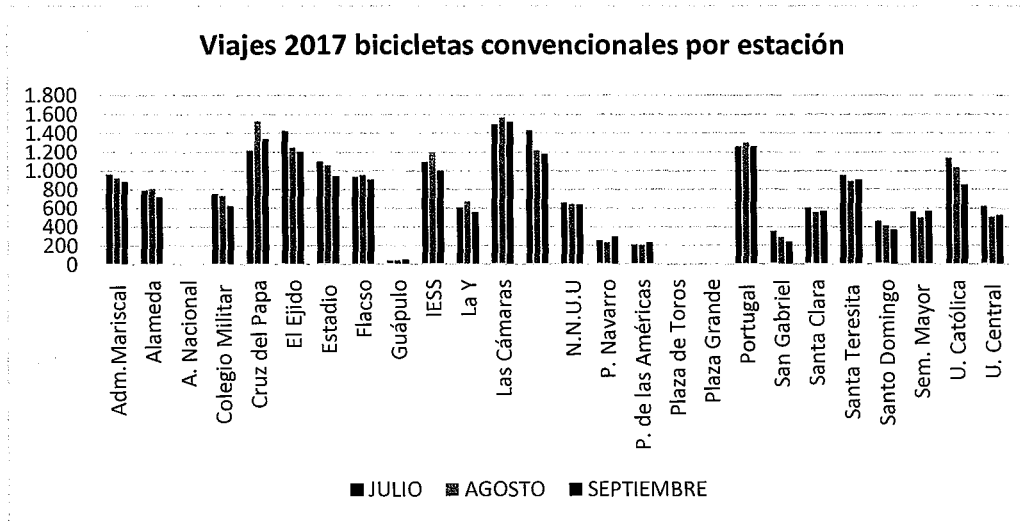
En los siguientes gráficos, cuya información proviene del Sistema Tecnológico de Movilidad de la AMT, se observan el número de viajes realizados por la bicicleta pública, según estación, durante los 3 trimestres del año 2017 bajo la administración de la AMT.

SEGUNDO TRIMESTRE 2017 (ABRIL-JUNIO)



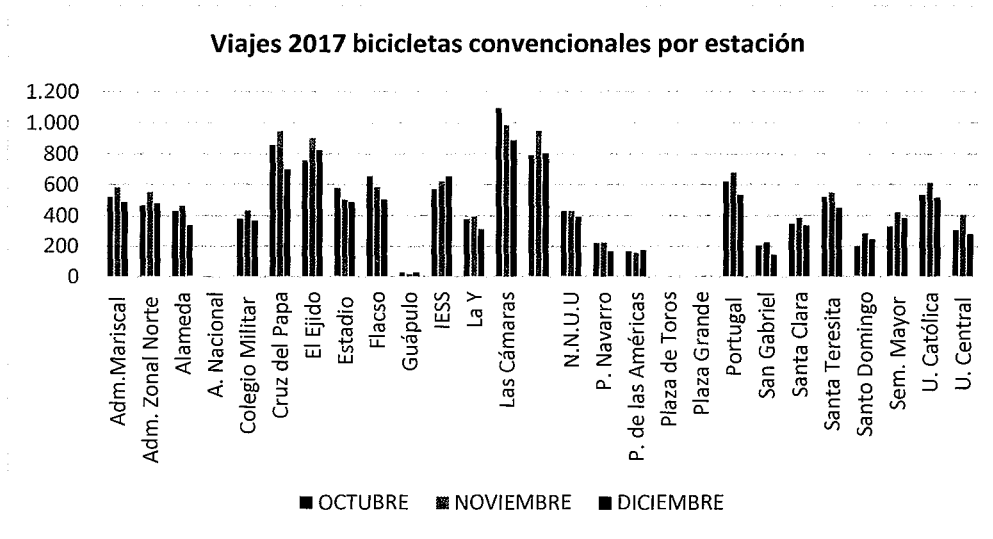
Fuente: Sistema Tecnológico de Movilidad de la AMT

TERCER TRIMESTRE 2017 (JUNIO-AGOSTO)



Fuente: Sistema Tecnológico de Movilidad de la AMT

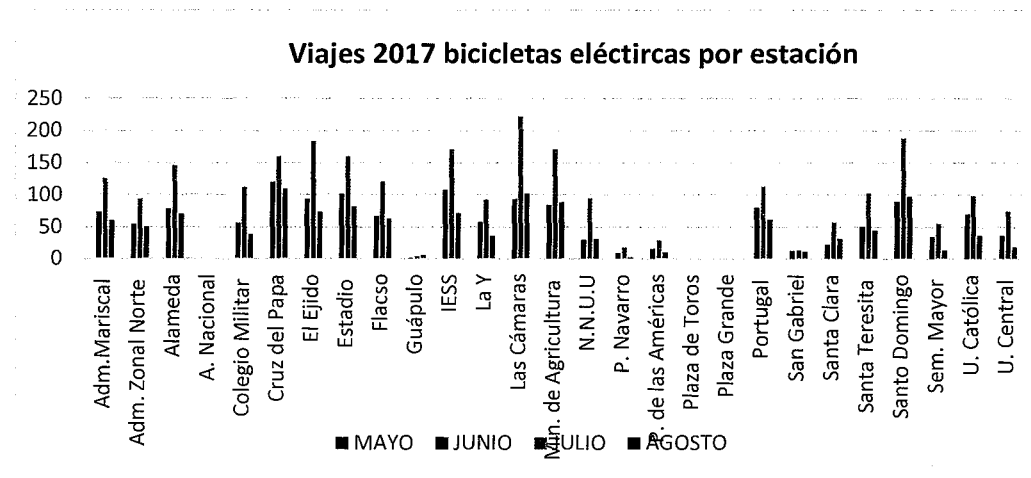
CUARTO TRIMESTRE 2017 (SEPTIEMBRE-DICIEMBRE)



Fuente: Sistema Tecnológico de Movilidad de la AMT

De igual manera se puede visualizar el número de viajes realizados por las bicicletas eléctricas en el segundo y tercer cuatrimestres del año 2017.

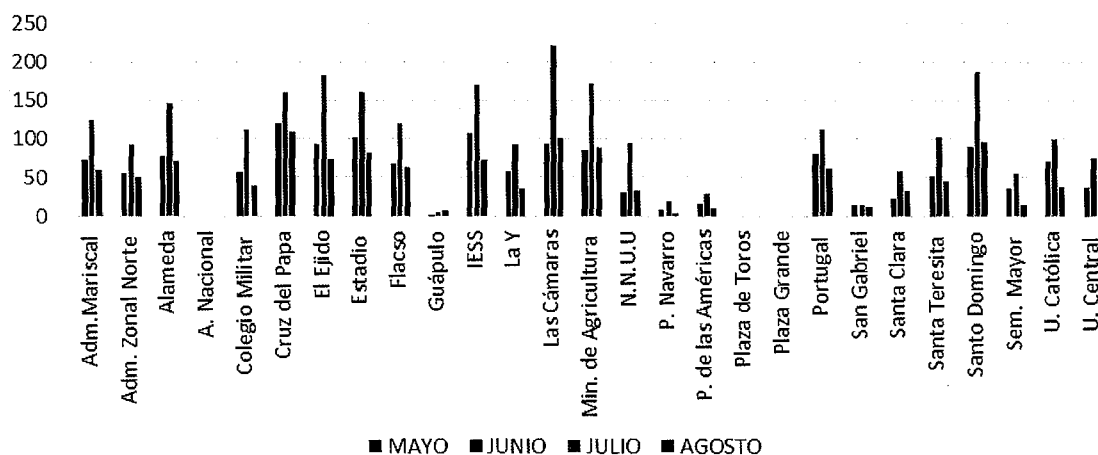
SEGUNDO CUATRIMESTRE (MAYO-AGOSTO)



Fuente: Sistema Tecnológico de Movilidad de la AMT

SEGUNDO CUATRIMESTRE (MAYO-AGOSTO)

Viajes 2017 bicicletas eléctricas por estación



Fuente: Sistema Tecnológico de Movilidad de la AMT

5.- CONCLUSIONES

- Se ha incrementado el número de bicicletas convencionales en vía.
- La distribución del número de bicicletas en las distintas estaciones se ha realizado en atención a los reportes de los operadores, la Central de Radio de BiciQuito, la Supervisión Operativa y el Sistema Tecnológico de la AMT.
- Se ha mantenido la atención de manera permanente de acuerdo al horario establecido, esto es: De lunes a viernes con el horario de 07H00 a 19H00; y, los sábados y domingos de 08H00 a 17H00.
- El mayor movimiento de préstamos y devoluciones de bicicletas se registran en horas pico de 07H00 a 09H00 y de 16H00 a 18H00.
- En la mañana, la mayor cantidad de usuarios se movilizan hacia el norte y en las tardes hacia el centro de la ciudad.
- Cada estación tiene su propia característica respecto al movimiento de bicicletas.
- En los 10 meses de operación, BiciQuito mantiene el mismo número de bicicletas convencionales y eléctricas entregadas por la Secretaría de Movilidad.
- Los mantenimientos preventivos realizados tanto en las estaciones como en el taller mecánico han garantizado la operatividad y conservación de las bicicletas.
- El Servicio del SBP. ha mejorado en cuanto al número de bicicletas disponibles en las

estaciones y al trato que recibe el usuario, según el estudio de satisfacción de los usuarios (DSVIT-AMT. Mayo-junio 2017); sin embargo, los usuarios encuestados y la ciudadanía en general a través de diversos medios sugieren mejorar las condiciones de las bicicletas, las condiciones de las estaciones, aumentar el tiempo de préstamo de las bicicletas, agilizar el proceso de préstamo y devolución de las mismas, entre otras.

Atentamente



Msc. Ángela Amoroso Abad
 Directora de Seguridad Vial e Ingeniería de Tránsito

ACCIÓN	RESPONSABLES	UNIDAD	FECHA	SUMILLA
Elaborado por	Cintha Guerra Amilcar Proaño	DSVIT		DF
Revisado por	Roberto Morales	DSVIT		DF
Aprobado por	Ángela Amoroso	DSVIT		DF

ANEXO 1



Memorando No. SM-AJ-088-2017-A

De: Andrea Flores Andino
Asesora Jurídica

Para: Rubén Darío Tapia Rivera
Secretario de Movilidad

Asunto: Informe Jurídico – traspaso Sistema de Bicicleta Pública BiciQ

Fecha: 19 de abril de 2017

De mis consideraciones:

En atención al Memorando No. SM-CTNM-034/17 de 23 de marzo del 2017, por el cual, la Coordinación de Transporte No Motorizado solicita al Secretario de Movilidad se sirva disponer las acciones correspondientes, toda vez que se ha considerado pertinente la transferencia de las competencias de asuntos operativos del Sistema Bicicleta Pública BiciQuito a la Agencia Metropolitana de Tránsito, para lo cual adjunta el Informe Técnico No. SM-CTNM-004-17, cuyo objeto es detallar la situación del Sistema de Bicicleta Compartida "BiciQuito".

Al respecto, cúpleme informar:

I. BASE LEGAL:

La Constitución de la República del Ecuador en su artículo 226, dispone a las instituciones estatales, organismos, dependencias y servidores públicos que integran la administración pública, ejercer de forma exclusiva las competencias y facultades que le otorguen la Constitución y la ley; teniendo como deber el coordinar acciones que permitan el pleno goce y ejercicio de los derechos consagrados por la Norma Suprema;

El artículo 227 de la Norma Suprema señala que la administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación;

El artículo 264 de la Constitución en su numeral 3 determina que los gobiernos municipales tendrán competencia exclusiva para "*Planificar, construir y mantener la viabilidad urbana*";

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, actos de simple administración, contratos administrativos y hechos administrativos*"; y, que en concordancia con el segundo inciso del artículo 367 ibídem, los actos administrativos podrán extinguirse o reformarse en sede administrativa por razones de legitimidad o de oportunidad;

Por su parte, 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 regulaciones 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.

La misma Ley en su artículo 30.4 señala que: *“Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar (...)”*;

De conformidad al artículo 204 de la LOTTTSV, constituyen derechos de los ciclistas, entre otros:

- a) Transitar por todas las vías públicas del país, con respeto y seguridad, excepto en aquellos en la que la infraestructura actual ponga en riesgo 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 obstáculos, 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; (...)”*

En cuanto al ordenamiento jurídico metropolitano, la Ordenanza Metropolitana No. 268, sancionada el 24 de noviembre de 2008, por la cual se incluye una sección en el Capítulo III del Título V, del Libro Segundo, del Código Municipal, referente a la promoción de vehículos no motorizados dentro del Distrito Metropolitano de Quito, establece las normas y procedimientos tendientes a promocionar la circulación de vehículos no motorizados, otorgando las facilidades necesarias para la utilización permanente y segura de este tipo de transporte; la citada Ordenanza Metropolitana No. 268, en su artículo 7, literal a), determina como obligación de la Municipalidad el *“Diseñar los planes y programas necesarios para la promoción, circulación y desarrollo del transporte no motorizado dentro del Distrito, en coordinación con grupos organizados de la sociedad.”*

Adicionalmente, el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de cumplimiento obligatorio para la administración municipal, establece entre sus ejes estratégicos como sustento del desarrollo para el período 2014 – 2019, una *“Ciudad Inteligente para la gente”*, adecuada a las necesidades de la ciudadanía, donde el espacio natural y antrópico comulguen en una visión de sinergia y optimización de recursos, con el aporte de las mejores prácticas de producción y eficiencia y la aplicación de tecnología limpia, garantizando las mejores condiciones de crecimiento

para asegurar que todos los ciudadanos disfruten de prosperidad, una ciudad compacta, conectada, caminable, cómoda, donde la gente se encuentre, emprenda, cree y construya, con un Municipio que acerque la gestión al ciudadano.

Así mismo, el Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito, 2009 – 2025, aprobado por el Concejo Metropolitano mediante la resolución No. SG 0912 de 23 de abril de 2009, 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, complementariamente, entre los programas y proyectos instituye la promoción de la Bicicleta Pública.

II. ANÁLISIS:

Con la base legal expuesta, es menester señalar 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 y Resolución No. A026 de 09 de septiembre de 2016, cuyas atribuciones se encuentran contempladas en las Resoluciones citadas; dependencia municipal sujeta a las disposiciones emanadas desde el órgano ejecutivo de la Municipalidad.

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 otros, disponer la preparación de informes.”*

Como es de su conocimiento, el 22 de abril de 2013 mediante Resolución Administrativa No. A0006 el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, creó la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial - AMT, dotada de plena autonomía administrativa, financiera y funcional, y cuyo ámbito de actuación, definido en el artículo 2 de la citada Resolución, señala que: *“La Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito, a través de los órganos que la conforman, tendrá a su cargo la potestad de controlar el transporte terrestre particular, comercial y por cuenta propia, el tránsito y la seguridad vial, asignadas al Municipio por la Constitución de la República, el COOTAD y la LOTTTSV, de acuerdo con la planificación y gestión institucionales definidas por la Secretaría de Movilidad y aprobadas por el Alcalde o Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito. (...)”*, plenamente competente para llevar adelante las actividades vinculadas a la seguridad vial de los peatones, ciclistas y demás actores que conjugan en el ejercicio de esta actividad.

Como ha sido manifestado por parte del Coordinador de transporte No Motorizado de esta Secretaría, el Sistema de Bicicleta Pública de Quito-BiciQuito 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.

III. CONCLUSIONES:

Conforme las atribuciones previstas en las Resoluciones administrativas citadas, en concordancia con la base legal expuesta, en especial, la prevista en el literal c) del artículo 11 de la Resolución Administrativa No. A026 de 09 de septiembre de 2016, es facultad de la Secretaría de Movilidad, en calidad de órgano rector de las políticas, delegar a la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial - AMT, para que en el ejercicio de las facultades y atribuciones previstas en la Resolución Administrativa No. A0006 de 22 de abril de 2013, se encargue de la operación del Sistema de Bicicleta Pública de Quito-BiciQuito dentro del Distrito Metropolitano de Quito; quien deberá ejecutar a su cargo las siguientes actividades:

1. Administración, monitoreo y control del Sistema (Bienes, estaciones, bicicletas, material comunicacional y herramientas tecnológicas);
2. Distribución, balanceo y logística de las bicicletas dentro las estaciones que forman parte del Sistema;
3. Custodia, recuperación y mantenimiento de los bienes que forman parte del Sistema;
4. Registro, habilitación, deshabilitación y atención a los usuarios del Sistema; y,
5. Administración tecnológica del aplicativo BiciQuito.

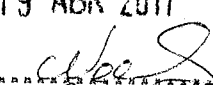
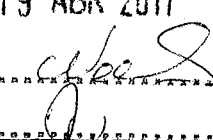
Para el cumplimiento de estos fines, en apego al marco normativo vigente, la Secretaría de Movilidad deberá entregar a la AMT los recursos necesarios para la ejecución de las atribuciones delegadas; para lo cual, las áreas administrativas deberán dar observancia y cumplimiento a los requisitos y procedimientos previstos en el marco jurídico para este tipo de actos administrativos, y, obtener, las respectivas autorizaciones previas al perfeccionamiento correspondiente; hecho que deberá ser plasmado en la Resolución respectiva.

Sobre aspecto económico, esta Asesoría Jurídica no se pronuncia por no ser tema de su competencia.

Se remiten 3 ejemplares de la resolución para su revisión y de considerarlo pertinente, su posterior suscripción.

Atentamente


Ab. Andrea Flores Andino
ASESORA JURÍDICA
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS	QUITO SECRETARÍA DE MOVILIDAD
Fecha:	19 ABR 2017 14:00
Nombre:	
Firma:	

Memorando No. SM-CTNM-034/17

Para: Andrea Flores Andino
Secretaria de Movilidad (S)

Fecha: 23 de marzo de 2017

Asunto: Informe para traspaso de competencias operativas

Por medio de la presente, remito a usted el informe técnico No. SM-CTNM-IT-004-17, el mismo que detalla las actividades y los bienes que se considera que deben ser transferidos a la Agencia Metropolitana de Tránsito para su administración.

Esta Coordinación comedidamente solicita a usted, se sirva considerar este pronunciamiento, para disponer las acciones correspondientes. Toda vez que se considera pertinente la transferencia de las competencias de asuntos operativos del Sistema de Bicicleta Pública BiciQuito a la Agencia Metropolitana de Tránsito.

Atentamente,



Ing. Carlos Eguez Loza
Coordinador de Transporte No Motorizado
Secretaría de Movilidad

/MPN.

Adj. SM-CTNM-IT-004-17

RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS	
	SECRETARÍA DE MOVILIDAD
Fecha:	24 MAR 2017 9:35
Nombre:
Firma:



SM-CTNM-IT-004-17

Traspaso de Competencias a la
Agencia Metropolitana de Tránsito



Elaborado por: Coordinación de Transporte No Motorizado

20 Mar 2017

Resumen Ejecutivo

Se presenta una visión global y detallada de los procesos operativos que lleva a cabo la Coordinación de Transporte No Motorizado de la Secretaría de Movilidad, estos son concretamente, la implementación del Ciclopaseo Dominical y la operación del sistema de bicicleta pública compartida de Quito "BiciQuito". Se procura señalar, dentro de cada elemento constitutivo de cada sistema, las características principales que se observan y en también las oportunidades de mejora, proyectadas y en curso. Adicionalmente, se muestran las medidas de desempeño que se manejan y aquellas que tras ser analizadas con más detenimiento se pueden incorporar, en función de las posibilidades, de modo que cada indicador refleje de manera clara el funcionamiento del sistema en campo.

En función de la coyuntura actual, el retraso de la implementación de la automatización del sistema específicamente, se ha recomendado una reestructuración de las competencias operativas y de las asignaciones presupuestarias para hacer frente a las dificultades impuestas por las causas expuestas en el documento y, en cuanto a las dificultades presentadas al interior de la institución, se presenta un programa de actividades para mejorar los niveles de servicio. En resumen se plantea la transferencia de los siguientes elementos a la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT).

- Operación general del proyecto de bicicleta pública "BiciQuito".
- Implementación del proyecto de Automatización del proyecto de bicicleta pública "BiciQuito"
- Implementación del operativo de cicloapaseo en la ciudad.
- Implementación del proyecto de iniciativa ciudadana para el ciclopaseo.

En referencia a los indicadores presentados, se ha levantado una primera etapa de información y se ha comparado frente a otros sistemas de bicicleta compartida, sin embargo esta información es referencial y sirve como base para la determinación de ciertos parámetros operativos, sin embargo se exorta a la AMT el desarrollo aún más profundo y tecnificado de la operación del sistema de BiciQuito.

Es imprescindible implementar el proyecto de automatización que permitirá atacar de raíz a las principales dificultades que se encuentran en sistemas manuales de bicicleta compartida, en particular el contra de las pérdidas y el maltrato. Además de permitir levantar indicadores de manera automática, incluyendo datos de interés ambiental y sobre todo permitir un seguimiento en tiempo real del funcionamiento y sobre todo la expansión del sistema y de la inclusión de turistas.

Índice General

BM-CTNM-11-004-17	1
Traspaso de Competencias a la Agencia Metropolitana de Tránsito	1
Operación	..
Introducción	7
Traspaso de competencias	8
Monitoreo del sistema	8
Distribución, balanceo manual y logística	9
Recuperación de bicicletas	9
Mantenimiento y rastreo satelital de Bicicletas	10
Servicio al cliente	11
Software y tecnología	11
Indicadores de operación	12
Bicicletas	13
Introducción	23
Mantenimiento	24
Reporte fotográfico	25
Bicicletas Eléctricas	26
Introducción	26
Indicadores	28
Reporte Fotográfico	28
Estaciones	29
Introducción	27
Indicadores	27
Estación de Guápulo	31
Estaciones Sur de Quito	32

1. Alcaldía	34
2. Área de Gestión Urbana	36
3. Inspección	34
4. Asesoría	36
5. Inspección	36
6. Asesoría	36
7. Asesoría	36
8. Asesoría	36
9. Asesoría	36
10. Asesoría	36
11. Asesoría	36
12. Asesoría	36
13. Asesoría	36
14. Asesoría	36
15. Asesoría	36
16. Asesoría	36
17. Asesoría	36
18. Asesoría	36
19. Asesoría	36
20. Asesoría	36
21. Asesoría	36
22. Asesoría	36
23. Asesoría	36
24. Asesoría	36
25. Asesoría	36
26. Asesoría	36
27. Asesoría	36
28. Asesoría	36
29. Asesoría	36
30. Asesoría	36
31. Asesoría	36
32. Asesoría	36
33. Asesoría	36
34. Asesoría	36
35. Asesoría	36
36. Asesoría	36
37. Asesoría	36
38. Asesoría	36
39. Asesoría	36
40. Asesoría	36
41. Asesoría	36
42. Asesoría	36
43. Asesoría	36
44. Asesoría	36
45. Asesoría	36
46. Asesoría	36
47. Asesoría	36
48. Asesoría	36
49. Asesoría	36
50. Asesoría	36
51. Asesoría	36
52. Asesoría	36
53. Asesoría	36
54. Asesoría	36
55. Asesoría	36
56. Asesoría	36
57. Asesoría	36
58. Asesoría	36
59. Asesoría	36
60. Asesoría	36
61. Asesoría	36
62. Asesoría	36
63. Asesoría	36
64. Asesoría	36
65. Asesoría	36
66. Asesoría	36
67. Asesoría	36
68. Asesoría	36
69. Asesoría	36
70. Asesoría	36
71. Asesoría	36
72. Asesoría	36
73. Asesoría	36
74. Asesoría	36
75. Asesoría	36
76. Asesoría	36
77. Asesoría	36
78. Asesoría	36
79. Asesoría	36
80. Asesoría	36
81. Asesoría	36
82. Asesoría	36
83. Asesoría	36
84. Asesoría	36
85. Asesoría	36
86. Asesoría	36
87. Asesoría	36
88. Asesoría	36
89. Asesoría	36
90. Asesoría	36
91. Asesoría	36
92. Asesoría	36
93. Asesoría	36
94. Asesoría	36
95. Asesoría	36
96. Asesoría	36
97. Asesoría	36
98. Asesoría	36
99. Asesoría	36
100. Asesoría	36



Antecedentes

El 1 de agosto del 2012, en la Ciudad de Quito se puso en funcionamiento el primer Sistema de Bicicleta Pública (SBP) del país, BiciQ. Inició como un sistema de 2da. generación, que arrancó sus operaciones con 425 bicicletas en 25 estaciones. Para septiembre de 2015, el sistema creció y operaba con alrededor de 976 bicicletas en 25 estaciones, tomando en cuenta las pérdidas en el sistema. El incremento de bicicletas respondió a la necesidad de renovar progresivamente la flota y de atender a un importante incremento en el registro de usuarios (4.689 al inicio de operaciones hasta 60.363, 3 años después).

A finales del año 2014, se contrató el estudio de "Evaluación y mejoramiento de la infraestructura ciclista y optimización del Sistema de Bicicleta Pública de Quito". Dentro de este estudio se consideraron entre otras, recomendaciones sobre la operación actual y recomendaciones para la automatización del sistema de BiciQuito.

Se determinó que los usuarios tienen en general una percepción positiva del servicio. En la mayoría de preguntas los porcentajes más altos de respuestas se agruparon en buenas escalas. De acuerdo a la consultoría, se puede observar que dentro de la evaluación de satisfacción de la calidad del servicio del SBP, los usuarios recomiendan nuevas y mejores bicicletas en un 6%, ampliación del horario 9% más bicicletas en un 19% y extender el servicio hacia otras áreas de la ciudad en un 27%, que sumando dan un 61% de las recomendaciones.

En el mes de octubre de 2015 se realizó un proceso para la adquisición de 300 bicicletas eléctricas, las mismas que fueron incorporadas al sistema de bicicleta pública en marzo de 2016. Esta adquisición también responde a la necesidad de motivar la movilidad en bicicleta en segmentos más adultos de la población, así como el fomento del uso de la bicicleta en aquellas zonas topográficas difíciles de la ciudad.

Durante el primer semestre del año 2016, la Secretaría de Movilidad contrató la "CONSULTORÍA BYPAD DE LAS POLÍTICAS DE TRÁFICO DE BICICLETAS DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO" entre cuyos objetivos está "entregar al Municipio del Distrito Metropolitano Quito las Conclusiones y Recomendaciones de la metodología BYPAD que le permitan mejorar las políticas y consecuentemente las condiciones del tráfico de bicicletas de la ciudad". La propuesta 5.7 del informe final de la consultoría Bypad, sugiere el

mejoramiento de las condiciones generales de funcionamiento del sistema de bicicletas públicas BiciQuito, a través de automatizar el sistema de bicicleta pública, estableciendo una categoría de alta prioridad y sugiriendo como fecha de inicio de dicho proceso el mes de febrero de 2016. Desde el lanzamiento de BiciQuito hasta el día de hoy, en el Ecuador se han observado pocas iniciativas de replicar un Sistema Público de Bicicleta Compartida, para ciudad, institución o empresa, lo que ha dificultado el intercambio de experiencias para el aprendizaje y mejoramiento acerca de este tipo de servicios. Lo que ha desembocado en que el servicio actualmente se vea limitado y sin miras a corto plazo de una fuente de renovación en detrimento de la seguridad de los usuarios.

Durante el tercer proceso de licitación, el SERCOP remite a esta Secretaría el Oficio Nro. SERCOP-DSP-2017-0141-OF en dónde se realizan nuevas observaciones y hallazgos al proceso anterior que desde el punto de vista técnico no tienen sustento, violentado además el derecho a la defensa, por cuanto si existió errores insubsanables identificados por el SERCOP, éste organismo de control debió solicitar oportunamente al Municipio, los descargos técnicos y legales a los mismos, adicionalmente incluye una recomendación de cumplimiento obligatorio para declarar desierto el proceso, sin embargo no se otorgó un plazo para dar contestación a lo manifestado y posteriormente a esto tomar una decisión.

Dada la importancia de los proyectos de movilidad no motorizada como el Ciclopaseo que permita a los ciudadanos contar con un espacio recreativo/deportivo que además permita promover el uso de la bicicleta y educar, el sistema de bicicleta pública y de la implementación de un sistema integral moderno de Bicicleta Pública que posea elementos físicos e informáticos modernos promueven el uso de medios de transporte sostenible, mejorando la experiencia de uso del sistema y de manejo de las bicicletas para el usuario y que brinda mejores herramientas para dar seguimiento y monitorear de las condiciones de operación es crítico vis a vis de brindar un mayor soporte y seguridad al usuario.

Objetivos

Presentar un informe detallado de la situación actual del Sistema de Bicicleta Compartida "BiciQuito", de los planes propuestos para mejorar el servicio y las

actividades que se están llevando a cabo para mantener los niveles de servicio.

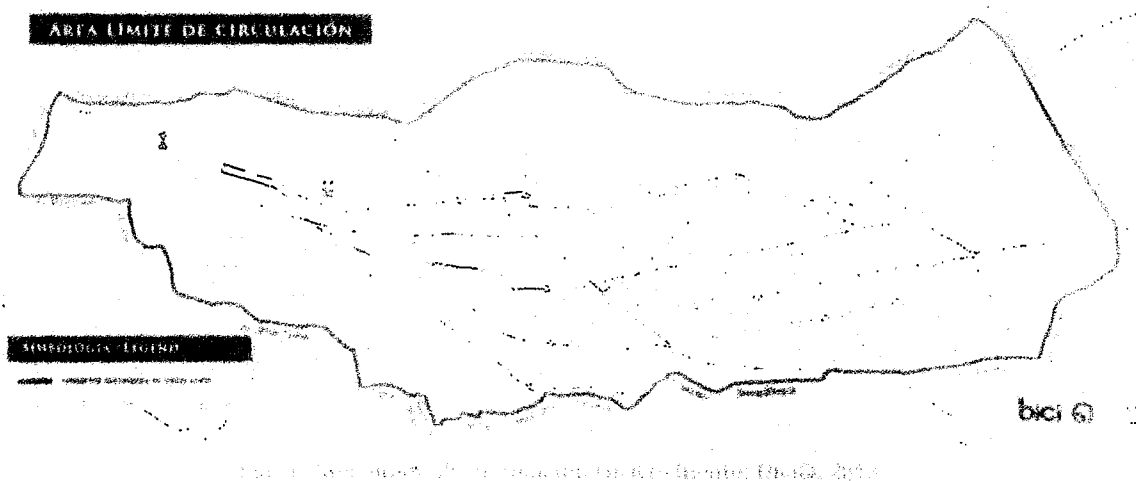
Definir las competencias operativas que será traspasadas a la Agencia Metropolitana de Tránsito y aquellas que le corresponden a la Coordinación de Transporte No Motorizado de la Secretaría de Movilidad.

Desarrollo y análisis

Computarivo

Introducción

El sistema BiciQuito, como se mencionó en los antecedentes, inició sus operaciones a finales de julio de 2012, contó con 425 bicicletas distribuidas en 25 estaciones, el primer contrato de adquisición de infraestructura y de operación fue adjudicado al Consorcio Construbicis-Linkearnet y en la imagen a continuación se muestra el mapa original del área influencia del sistema biciQ.



Se realizó un segundo proceso de contratación para la operación del sistema BiciQuito, adjudicado a la Corporación de Capacitación para la Productividad (CCP), que operó hasta febrero de 2016. Actualmente el sistema es operado por la Secretaría de Movilidad con el apoyo de la AMT, que ha proporcionado aproximadamente 50 agentes civiles de tránsito para la operación de las estaciones y dispositivos para el registro de transacciones (Hand-Helds). La EPMT PQ de igual manera colabora con 8 personas que operan en las estaciones.

La Secretaría de Movilidad aporta a la operación con dos camiones con una capacidad de 15 bicicletas cada uno, para realizar las actividades de balanceo y logística, empleando a dos personas de la Secretaría y dos personas de AMT. También coordina los turnos de trabajo de todo el personal, se atiende a los usuarios, se recibe la documentación de registro, se realizan las actividades de monitoreo del sistema, y las actividades de comunicación social.

Traspaso de competencias:

De acuerdo a la información presentada anteriormente la AMT, en la actualidad, posee una participación mayoritaria en el Sistema BiciQuito. En general las actividades que se deben traspasar a la AMT son aquellas que estaban a cargo de la Secretaría de Movilidad, específicamente:

- Monitoreo del sistema
- Distribución, balanceo y logística
- Recuperación
- Servicio al cliente
- Mantenimiento
- Software y tecnología

Monitoreo del sistema

Esta actividad consiste en monitorear permanente la bicicleta cuando el bien es prestado o devuelto a la estación, es decir, dar un seguimiento continuo a los usuarios que solicitan una bicicleta mediante el software de BiciQuito. Adicionalmente se debe contar con un informe del estado de la bicicleta cuando se recibe para así asegurarse de que esté en buen estado para el siguiente préstamo. Verificar que los bienes hayan sido bien utilizados y notificar al centro de monitoreo/ de control si requieren de acciones de mantenimiento debido al uso en general de la bicicleta. Esta actividad tiene un rol muy importante para el buen funcionamiento y la buena imagen del sistema de Bicicleta Pública BiciQuito.

Las personas que realizan esta actividad deben estar presentes en todo momento desde el inicio de la operación hasta el cierre, y verificar diariamente que todos los préstamos hayan sido completados satisfactoriamente y que las existencias cuadren. Para garantizar el seguimiento permanente se recomienda que las personas trabajen en turnos.

De igual manera se debe mencionar que las bicicletas eléctricas poseen un

dispositivo de rastreo satelital que permite ubicarlas en tiempo real en la ciudad, en el caso es responsabilidad del servicio de monitoreo identificar anomalías en el uso y notificar oportunamente a los servicios de recuperación de la bicicleta.

Otra función del servicio de monitoreo es la de verificar que las estaciones se encuentren operativas, se considera que la AMT, debido al régimen de trabajo y la experiencia operativa de su personal permite tener un control mejor de las estaciones y de los préstamos realizados.

Distribución, balanceo manual y logística

La distribución es la actividad en la cuál se despliega un operativo de distribución de bicicletas en las diferentes estaciones. El balanceo manual o rebalanceo es una actividad que se debe realizar de manera permanente y periódica, para mantener el abastecimiento de bicicletas en las estaciones. Lo ideal es que mediante el monitoreo y mediante un análisis de la tendencia del uso del sistema, se determine la demanda en una estación en diferentes horas del día y con esta información se realice un operativo eficiente para mantener las estaciones abastecidas en todo momento. En los indicadores presentados en el literal correspondiente, se establece una tendencia de la demanda en las estaciones que puede servir como línea base para la implementación del operativo.

Para realizar esta actividad se va a realizar el traspaso de dos camiones CHEVROLET NPR, que están provistos por dos plataformas con una capacidad para 15 bicicletas. Se recalca que es necesario proveer de combustible y mantenimiento para los camiones.

Cómo una recomendación para implementación a futuro sería conveniente aumentar la capacidad de carga de las plataformas por dos motivos. El primero se debe a que es muy importante optimizar los viajes del camión y segundo, el peso de 15 bicicletas es mucho menor a la capacidad de carga total del camión, lo que hace que su funcionamiento sea muy poco eficiente.

En cuanto al recurso humano, la Secretaría de Movilidad ha provisto a dos conductores y AMT dos agentes, pero lo ideal es que esta actividad la realicen tres personas en cada camión. Sin embargo este punto será tratado en el literal correspondiente.

Recuperación de bicicletas



El área de influencia del proyecto en la actualidad no se ha modificado, a pesar de la habilitación de dos estaciones, esto se debe a que la ubicación geográfica de las estaciones de Guápulo y Parque Navarro, se encuentran cerca del límite natural de la ciudad y no permiten una expansión del servicio hacia el este. El límite de circulación es importante debido a que fuera de este perímetro el uso de una bicicleta pública no está permitido.

Dentro y fuera del área de influencia y los horarios de operación del servicio, se debe verificar permanentemente que las bicicletas en la vía tengan un préstamo activo, sean correctamente utilizadas por el usuario y que estén dentro de los límites de espacio y tiempo permitidos para su circulación. En el caso de las bicicletas eléctricas, como se mencionó en el literal anterior, gracias al dispositivo de rastreo, se puede visualizar su ubicación y se puede verificar que se encuentren dentro del perímetro permitido.

Existen otras circunstancias en las que se encuentran bicicletas abandonadas, muchas veces sustraídas únicamente para retirar asientos y repuestos y en otras ocasiones se atienden denuncias de personas que notifican que una bicicleta pública se encuentra indebidamente almacenada en un parqueadero privado u otro lugar y que las personas hacen uso privado del bien.

Mantenimiento y rastreo satelital de Bicicletas

En el presupuesto de la Coordinación de Transporte No Motorizado para el año 2017 se incluyeron las partidas correspondiente para realizar el mantenimiento para bicicletas. Debido a la urgencia de contar con un servicio permanente de mantenimiento,

Previo al cierre del contrato del servicio de operación anterior del sistema Biciquito, provisto por CCP, se solicitó que adicionalmente a la reposición de 180 bicicletas nuevas, se provea también un kit de repuestos para todas las bicicletas, el mismo que está compuesto por:

- Maniguetas de freno
- Pedales
- Tensores
- Control de cambios

Estos elemento serán enviados a la AMT mediante la verificación física y la

suscripción de actas entre las dos entidades, este proceso se lo realizará oportunamente de acuerdo a la programación propuesta para el traspaso de la comeptencias entre las dos instituciones.

Debido a que se tenía previsto realizar el mantenimiento durante este año, se soltir de Junio se iniciará con el pago del rastreo satelital y mantenimiento para bicicletas eléctricas una vez concluida la responsabilidad del proveedor de las mismas. Estos procesos se encuentran en la fase de la elaboración de la documentación pre-contractual y se recomienda que sean traspasados junto con los contratos de mantenimiento y de rastreo satálital para las bicicletas.

Servicio al cliente

El servicio al cliente y la atención al usuario son actividades que involucran, responder a las inquietudes y brindar toda la información acerca del servicio a los clientes, receptar documentación para el registro de usuarios o para renovación del servicio.

Software y tecnología

De acuerdo al informe remitido a esta Coordinación por parte de la Dirección de Tecnologías para la Movilidad, quienes entre otras actividades, se encargan del manejo del software del sistema de bicicleta pública BiciQuito, se hace mención a que toda la infrasestructura del software se encuentra alojada en la Dirección Metropolitana Informática (DMI) quienes poseen toda la inforamción, código fuente, manuales entre otra documentación relevante. En virtud de la información presentada, se considera oportuno migrar toda la infraestructura informática a la Agencia Metropolitana de Tránsito, en primer lugar esto responde a que de esta manera el soporte informático se lo haría directamente sin tener que recurrir a la DMI y también, si la Agencia Metropolitana de Tránsito lo considerare necesario puede realizar una inversión para mejorar el código fuente del software de BiciQuito.

Dentro de la programación para realizar el traspaso de competencias, la direccción de tecnologías para la movilidad cnojuntamente con la coordinación de transporte no motorizado y la AMT deben realizar todos los análisis previos a la migración, la capacitación al personal encargado y de ser necesario aportar con capital humano para garantizar que la AMT pueda llevar a cabo todos los procesos requeridos para operar el software de BiciQuito.



Indicadores de operación

**USUARIOS INSCRITOS BICICLETA PÚBLICA
 ENERO 2016 – FEBRERO 2017.**

Durante el año 2016 se registraron 1498 usuarios nuevos en el sistema BiciQuito existiendo entre los primeros meses del año una baja tasa de registros lo cual se debe a factores tales como el cambio de coordinador de transporte no motorizado y principalmente el cambio en el manejo de la operación del sistema de manos de la contratista CCP (Corporación de Capacitación para la Productividad) al Municipio de Quito a finales del mes de febrero de 2016 lo que conllevó a capacitar personal de la Secretaría de Movilidad para asumir la atención de los usuarios y adaptar un espacio para su funcionamiento, capacitar a agentes AMT como operadores de las estaciones y como supervisores, además del apoyo de Ciclópolis en la parte logística, Todo esto sumado a la falta de adecuados canales de información a la ciudadanía respecto a estos cambios, conllevó a cifras bajas en registro de usuarios nuevos para uso del sistema.

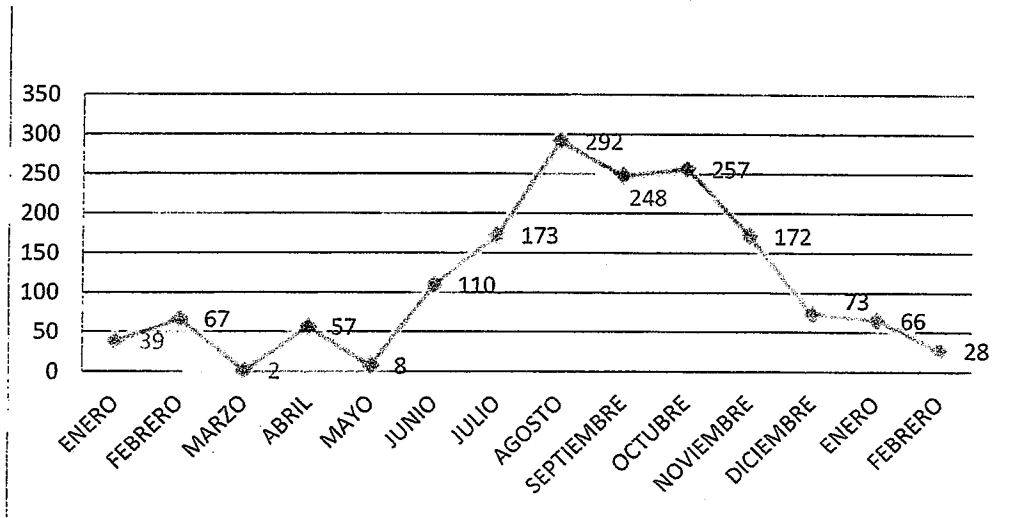
A partir del mes de Junio de 2016, como se puede apreciar en la tabla 1 y en la figura 2, existe un incremento repentino en el número de inscripciones, llegando a 292 en el mes de Agosto. Esto se debe en gran medida a la estabilización del servicio luego de haber asumido el Municipio de Quito la operación, capacitar al personal y comunicar de mejor manera a la ciudadanía. Además, en estos meses se realizaron campañas de inscripción masiva con instituciones privadas y públicas tales como el Banco Pichincha, Citibank y Ministerio de Educación. A partir del mes de Noviembre, se evidencia una baja en el número de inscripciones lo cual se debe además del cambio de prioridades de la ciudadanía por fiestas navideñas, fin y comienzo de año, a la no realización de campañas de utilización de la bicicleta pública con instituciones pública y privadas así como los esfuerzos de la Secretaría de Movilidad por asumir la operación logística del sistema una vez que el apoyo de Fundación Ciclópolis cesó.

Tabla 1. Registro de usuarios inscritos en BiciQuito

MES	Usuarios	
	2016	2017
Enero	39	66
Febrero	67	28
Marzo	2	
Abril	57	
Mayo	8	
Junio	110	
Julio	173	
Agosto	292	

Septiembre	248	
Octubre	257	
Noviembre	172	
Diciembre	73	
TOTAL	1498	94
PROMEDIO	124,83	47,00

Usuarios inscritos en el Sistema BiciQuito 2016-2017

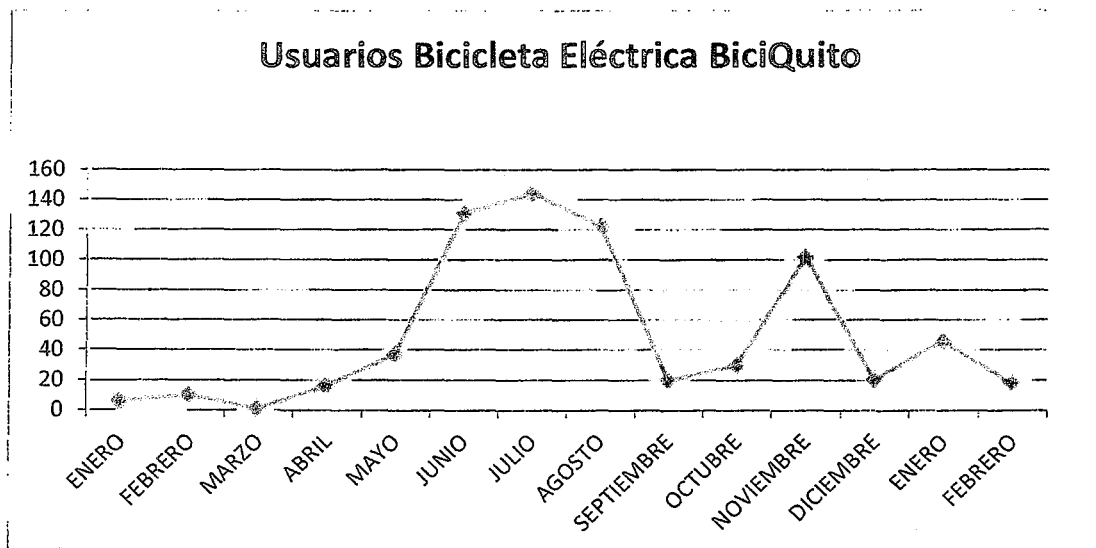


Por otra parte, al detallar el registro de usuarios habilitados para el uso de la bicicleta eléctrica, se puede evidenciar en la figura 3 que, a partir del mes de abril existe un aumento en el número de éstos, lo cual evidencia el impacto que tuvo en la ciudadanía su implementación en el sistema a partir de este mes, a pesar de que la capacitación inició en el mes de enero. A pesar de haber existido una disminución considerable en el mes de Septiembre en el número de inscritos para el uso de la bicicleta eléctrica en parte causada por el mantenimiento exhaustivo de unidades, existe otro punto alto en el mes de noviembre de 2016, lo cual es resultado de la promoción del sistema BiciQuito en el evento Hábitat III en el mes de Octubre, en donde se realizaron demostraciones del uso de la bicicleta eléctrica y de las bondades del sistema en general.

Figura 2. Evolución de los usuarios en el uso de la bicicleta eléctrica

MES	USUARIOS	
	2016	2017
Enero	6	46
Febrero	10	18
Marzo	1	

Abril	16	
Mayo	37	
Junio	131	
Julio	144	
Agosto	123	
Septiembre	20	
Octubre	30	
Noviembre	102	
Diciembre	20	
TOTAL	640	64



NÚMERO DE VIAJES EN EL SISTEMA BICIQUITO

Acorde a los datos de uso del sistema BiciQuito, reflejados en la figura 4, se puede observar una variabilidad en la cantidad de viajes realizados, teniendo los puntos más bajos en los primeros meses del 2016 y del 2017 y alcanzando puntos altos en el segundo semestre del año 2016.

No obstante, es necesario señalar que la contratista a cargo de la operación del sistema (CCP) laboró hasta finales del mes de febrero de 2016 por lo que fue necesario un período de transición de la operación y entrega de bicicletas y equipos de registro (hand-helds) a la Secretaría de Movilidad lo que resultó en una ineficaz operación del sistema y subsecuente afectación del rendimiento.

Consecuentemente, desde el mes de enero hasta el mes de abril de 2016, los operadores de las estaciones no contaron con equipos colectores de datos (hand-helds), necesarios para el registro electrónico de préstamos y devoluciones de bicicletas por lo que no constan en el historial de movimientos de bicicletas.

Posteriormente, a partir del mes de noviembre de 2016, se evidencia una disminución en el número de viajes en bicicleta pública lo que fue causado por la necesidad de mantenimiento tanto de las bicicletas como de los camiones de redistribución, lo que afectó de manera significativa la disponibilidad de unidades.

Tabla 4. Viajes totales en bicicleta pública

VIAJES TOTALES		
	2016	2017
Enero	8963	9299
Febrero	9826	5122
Marzo	2669	
Abril	2590	
Mayo	15416	
Junio	25885	
Julio	29440	
Agosto	27676	
Septiembre	23799	
Octubre	26216	
Noviembre	14244	
Diciembre	4209	
TOTAL	190933	14421

Figura 4. Viajes de bicicletas

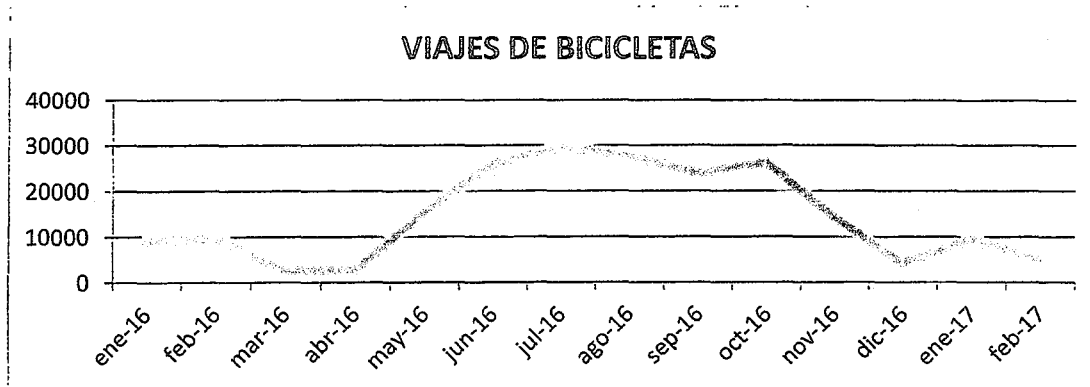
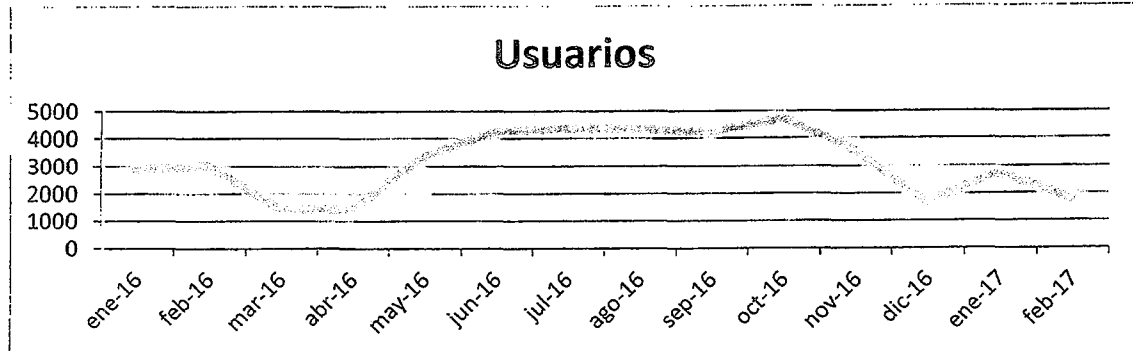


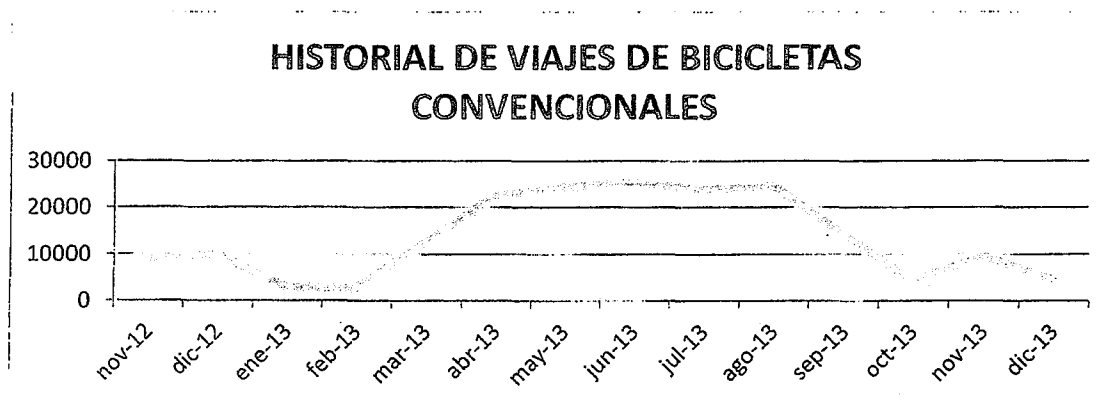
Tabla 5. Usuarios de bicicletas

Al observar las figuras 4 y 5 se identifica una relación proporcional entre el número de viajes realizados y el número de usuarios que ocupan el sistema BiciQuito. Lo que quiere decir que el número de viajes promedio por usuario no varía considerablemente en el tiempo.



Mes	Usuarios	
	2016	2017
Enero	2908	2746
Febrero	3053	1790
Marzo	1457	
Abril	1428	
Mayo	3394	
Junio	4251	
Julio	4372	
Agosto	4364	
Septiembre	4213	
Octubre	4744	
Noviembre	3533	
Diciembre	1679	

a. Convencionales

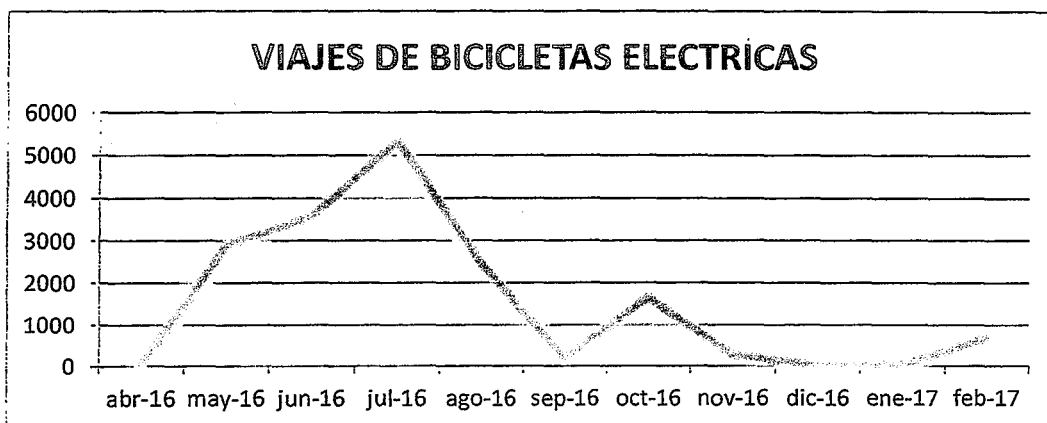


Mes	2016	2017
Enero	8963	9299

Febrero	9826	4457
Marzo	2669	
Abril	2582	
Mayo	12533	
Junio	22329	
Julio	24108	
Agosto	25249	
Septiembre	23610	
Octubre	24575	
Noviembre	13978	
Diciembre	4209	
TOTAL	174631	13756

b. Eléctrica

Mes \	2016	2017
Enero	N/A	0
Febrero	N/A	665
Marzo	N/A	En curso
Abril	8	
Mayo	2883	
Junio	3556	
Julio	5332	
Agosto	2427	
Septiembre	189	
Octubre	1641	
Noviembre	266	
Diciembre	0	



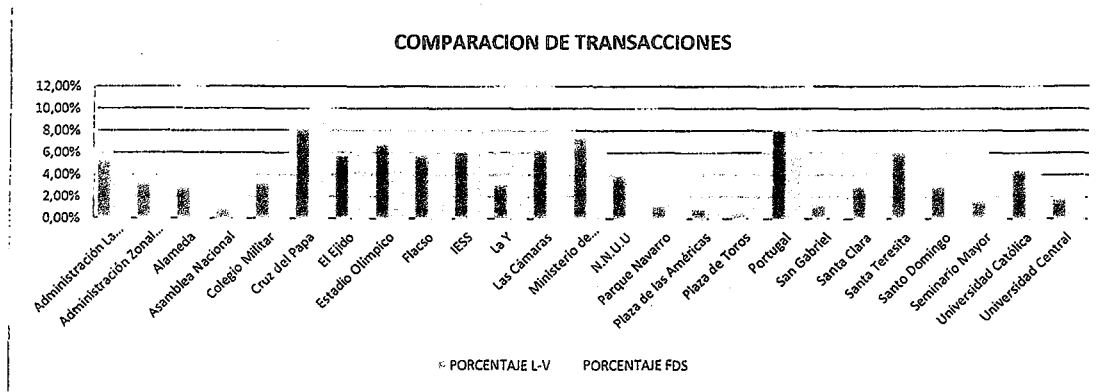
Comparación viajes de Lunes a Viernes vs. Sábado y Domingo

En promedio, el número de viajes diarios en un día de fin de semana corresponden al 27,5% de viajes diarios en un día de lunes a viernes.

Esto corrobora el hecho de que el sistema de bicicleta pública es un medio de transporte alternativo para desplazamientos cortos, ya que en fines de semana las personas usan su propia bicicleta como deporte o como actividad recreativa.

Con respecto a la distribución de préstamos y devoluciones de bicicletas a lo largo las estaciones del sistema, se puede observar en los gráficos siguientes que las estaciones que se encuentran en la zona del Parque La Carolina son las más utilizadas tanto de Lunes a Viernes como el fin de semana, siendo Portugal y Cruz del Papa aquellas con mayor actividad.

Por otro lado, se reflejan las variaciones en el uso de algunas estaciones el fin de semana frente a las estaciones más concurridas de lunes a viernes. Existe un decrecimiento significativo en el uso relativo diario en las estaciones de La Mariscal, Flacso, MAGAP, Universidad Católica y Universidad Central mientras que las estaciones de Santo Domingo y Parque Navarro presentan un aumento significativo en su ocupación en fin de semana respecto al resto de días.



VARIACIÓN DE USO DEL SISTEMA POR HORAS

En general, en el sistema público de préstamo de bicicletas BiciQuito, existe una fluctuación en la concurrencia dependiendo de la hora del día. Es así, que como se puede observar en el gráfico a continuación, existen picos entre las 08h00 y las 09h00, al mediodía y entre las 17h00 y 18h00, alcanzando alrededor del 10% de viajes diarios en cada una de estas horas.



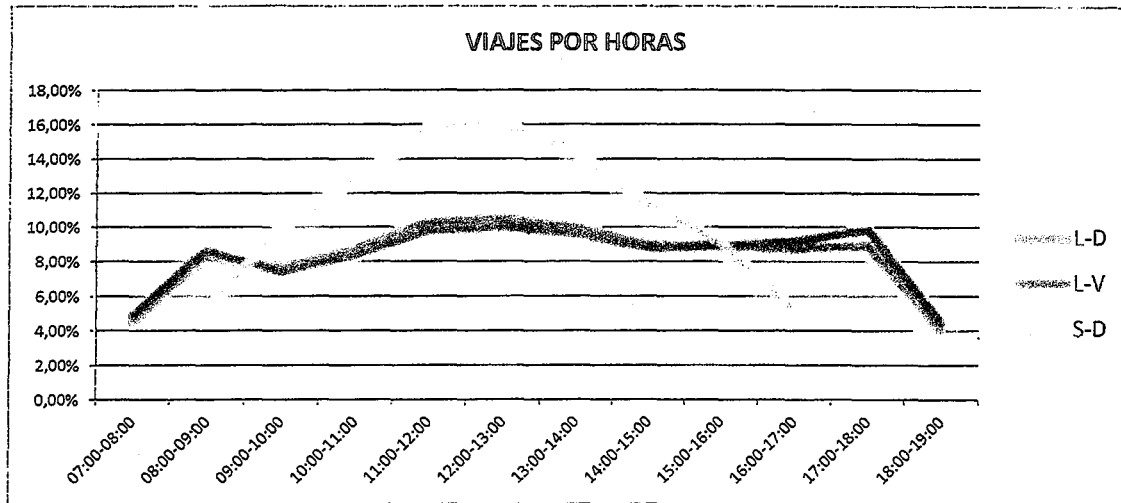


Figura 1. Movimiento de bicicletas por hora

Es importante señalar que, al contrastar los movimientos de bicicletas de lunes a viernes con los movimientos entre sábado y Domingo existe una gran diferencia en el comportamiento. En el fin de semana, el movimiento de bicicletas por hora entre las 11h00 y las 13h00 alcanza un 16% mientras que, de lunes a viernes el pico máximo es del 10%.

Otra observación del gráfico es el marcado comportamiento de fin de semana, que no es sostenido durante el día como de lunes a viernes, sino que el número de movimientos incrementan continuamente llegando a un pico alrededor del mediodía para luego disminuir de manera casi simétrica al comportamiento en horas de la mañana.

Un análisis más minucioso se puede realizar al observar la tabla siguiente, en dónde se muestra por franjas horarias el comportamiento de cada estación, es decir, aquellas que a ciertas horas realizan un mayor porcentaje de préstamos o de devoluciones respecto a sus movimientos totales.

Así, se puede observar que existen estaciones cuyo número de préstamos y devoluciones es similar en las distintas franjas horarias, lo que es resulta en un innecesario o poco frecuente rebalanceo de bicicletas al ser autoalimentadas por el movimiento propio del sistema. Tal es el caso de La Mariscal, Colegio Militar, Portugal, entre otras.

Por otra parte, existen estaciones que en horas de la mañana realizan más préstamos que devoluciones y en la tarde ocurre lo contrario tales como: Alameda, Santo Domingo o lo opuesto en MAGAP. Esto causa que en estas estaciones se deba realizar una redistribución de bicicletas más frecuente además de proveer un mayor o menor número de bicicletas al comienzo de la operación y en horas de la tarde según sea el caso.

Tabla 7. Desplazamiento de personas por hora

ESTACION	MOVIMIENTO	07h00-10h00	10h01-13h00	13h01-16h00	16h01-19h00	TOTAL	OBSERVACIONES
Administración La Mariscal	Préstamo	19,02%	28,75%	28,98%	23,25%	100,00%	BALANCE ENTRE PRESTAMOS Y DEVOLUCIONES A LO LARGO DEL DIA, SE REALIZAN MAS MOVIMIENTOS CADA HORA ENTRE LAS 10 Y LAS 16 HORAS
	Devolución	21,29%	25,73%	29,77%	23,21%	100,00%	
	Total	20,16%	27,24%	29,37%	23,23%	100,00%	
Administración Zonal Norte	Préstamo	24,91%	32,63%	25,10%	17,36%	100,00%	BALANCE ENTRE PRESTAMOS Y DEVOLUCIONES A LO LARGO DEL DIA, SE REALIZAN MAS MOVIMIENTOS CADA HORA ENTRE LAS 10 Y LAS 16 HORAS
	Devolución	24,01%	31,33%	26,49%	18,17%	100,00%	
	Total	24,46%	31,98%	25,80%	17,76%	100,00%	
Alameda	Préstamo	25,92%	29,54%	26,70%	17,84%	100,00%	RELACION INVERSA, ESTACION DE PRESTAMOS EN LA MAÑANA Y DEVOLUCIONES EN LA TARDE. MAYOR MOVIMIENTO CADA HORA ENTRE LAS 10 Y LAS 16 HORAS
	Devolución	9,43%	29,10%	28,19%	33,29%	100,00%	
	Total	17,67%	29,32%	27,44%	25,57%		
Asamblea Nacional	Préstamo	26,30%	30,64%	29,18%	13,88%	100,00%	MAYOR MOVIMIENTO CADA HORA ENTRE LAS 10 Y LAS 16 HORAS
	Devolución	20,45%	31,50%	29,65%	18,40%	100,00%	
	Total	23,38%	31,07%	29,41%	16,14%	100,00%	
Colegio Militar	Préstamo	18,18%	32,56%	27,26%	22,00%	100,00%	BALANCE ENTRE PRESTAMOS Y DEVOLUCIONES A LO LARGO DEL DIA, SE REALIZAN MAS MOVIMIENTOS CADA HORA ENTRE LAS 10 Y LAS 16 HORAS
	Devolución	18,90%	33,08%	27,14%	20,89%	100,00%	
	Total	18,54%	32,82%	27,20%	21,44%	100,00%	
Cruz del Papa	Préstamo	22,70%	31,56%	26,90%	18,85%	100,00%	BALANCE ENTRE PRESTAMOS Y DEVOLUCIONES A LO LARGO DEL DIA, SE REALIZAN MAS MOVIMIENTOS CADA HORA ENTRE LAS 10 Y LAS 16 HORAS
	Devolución	19,53%	31,58%	28,32%	20,56%	100,00%	
	Total	21,11%	31,57%	27,61%	19,71%	100,00%	
El Ejido	Préstamo	17,31%	30,00%	29,70%	22,98%	100,00%	EN LA MAÑANA PREVALECEEN LOS PRESTAMOS POR SOBRE LAS DEVOLUCIONES
	Devolución	8,93%	29,46%	31,29%	30,33%	100,00%	
	Total	13,12%	29,73%	30,49%	26,66%	100,00%	
Estadio Olimpico	Préstamo	21,53%	28,14%	27,52%	22,81%	100,00%	BALANCE ENTRE PRESTAMOS Y DEVOLUCIONES A LO LARGO DEL DIA, SE REALIZAN MAS MOVIMIENTOS CADA HORA ENTRE LAS 10 Y LAS 16 HORAS
	Devolución	18,74%	28,50%	27,97%	24,79%	100,00%	
	Total	20,14%	28,32%	27,74%	23,80%	100,00%	
Flacso	Préstamo	20,62%	32,51%	26,76%	20,11%	100,00%	BALANCE ENTRE PRESTAMOS Y DEVOLUCIONES A LO LARGO DEL DIA, SE REALIZAN MAS MOVIMIENTOS CADA HORA ENTRE LAS 10 Y LAS 16 HORAS
	Devolución	26,62%	29,17%	25,01%	19,21%	100,00%	
	Total	23,62%	30,84%	25,88%	19,66%	100,00%	
IESS	Préstamo	21,90%	30,55%	29,16%	18,39%	100,00%	EN LA MAÑANA PREVALECEEN LOS PRESTAMOS POR SOBRE LAS DEVOLUCIONES Y EN LA TARDE PREVALECEEN LAS DEVOLUCIONES. MAYOR MOVIMIENTO CADA HORA ENTRE LAS 10 Y LAS 16 HORAS
	Devolución	11,34%	32,43%	31,01%	25,22%	100,00%	
	Total	16,62%	31,49%	30,08%	21,81%	100,00%	
La Y	Préstamo	31,96%	28,22%	24,69%	15,12%	100,00%	EN LA MAÑANA PREVALECEEN LOS PRESTAMOS POR SOBRE LAS DEVOLUCIONES Y EN LA TARDE PREVALECEEN LAS DEVOLUCIONES. MAYOR MOVIMIENTO CADA HORA ENTRE LAS 10 Y LAS 16 HORAS
	Devolución	8,91%	24,85%	28,64%	37,60%	100,00%	
	Total	20,44%	26,53%	26,67%	26,36%	100,00%	
Las Cámaras	Préstamo	18,92%	31,73%	28,80%	20,55%	100,00%	BALANCE ENTRE PRESTAMOS Y DEVOLUCIONES A LO LARGO DEL DIA, SE REALIZAN MAS MOVIMIENTOS CADA HORA ENTRE LAS 10 Y LAS 16 HORAS
	Devolución	22,22%	28,84%	28,81%	20,13%	100,00%	
	Total	20,57%	30,28%	28,81%	20,34%	100,00%	
Ministerio de Agricultura	Préstamo	21,07%	32,17%	27,93%	18,83%	100,00%	EN LA MAÑANA PREVALECEEN LAS DEVOLUCIONES POR SOBRE LOS PRESTAMOS
	Devolución	29,84%	27,41%	26,28%	16,47%	100,00%	
	Total	25,45%	29,79%	27,11%	17,65%	100,00%	

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

ALCALDÍA

N.N.U.U	Préstamo	17,39%	33,15%	30,09%	19,37%	100,00%	BALANCE ENTRE PRESTAMOS Y DEVOLUCIONES A LO LARGO DEL DIA, SE REALIZAN MAS MOVIMIENTOS CADA HORA ENTRE LAS 10 Y LAS 16 HORAS
	Devolución	14,52%	35,11%	30,56%	19,81%	100,00%	
	Total	15,96%	34,13%	30,33%	19,59%	100,00%	
Parque Navarro	Préstamo	23,67%	27,26%	28,06%	21,01%	100,00%	EN LA MAÑANA PREVALECE LOS PRESTAMOS POR SOBRE LAS DEVOLUCIONES Y EN LA TARDE PREVALECE LAS DEVOLUCIONES. MAYOR MOVIMIENTO CADA HORA ENTRE LAS 10 Y LAS 16 HORAS
	Devolución	11,29%	26,05%	29,65%	33,00%	100,00%	
	Total	17,48%	26,66%	28,86%	27,01%	100,00%	
Plaza de las Américas	Préstamo	29,66%	28,65%	21,01%	20,67%	100,00%	EN LA MAÑANA PREVALECE LOS PRESTAMOS POR SOBRE LAS DEVOLUCIONES Y EN LA TARDE PREVALECE LAS DEVOLUCIONES. MAYOR MOVIMIENTO CADA HORA ENTRE LAS 10 Y LAS 16 HORAS
	Devolución	21,52%	28,55%	25,62%	24,30%	100,00%	
	Total	25,59%	28,60%	23,32%	22,49%	100,00%	
Plaza de Toros	Préstamo	27,81%	33,96%	20,31%	17,92%	100,00%	EN LA MAÑANA PREVALECE LOS PRESTAMOS POR SOBRE LAS DEVOLUCIONES Y EN LA TARDE PREVALECE LAS DEVOLUCIONES. MAYOR MOVIMIENTO CADA HORA ENTRE LAS 10 Y LAS 16 HORAS
	Devolución	11,11%	32,14%	26,25%	30,50%	100,00%	
	Total	19,46%	33,05%	23,28%	24,21%	100,00%	
Portugal	Préstamo	22,13%	28,33%	28,00%	21,54%	100,00%	BALANCE ENTRE PRESTAMOS Y DEVOLUCIONES A LO LARGO DEL DIA, SE REALIZAN MAS MOVIMIENTOS CADA HORA ENTRE LAS 10 Y LAS 16 HORAS
	Devolución	24,02%	27,20%	27,53%	21,25%	100,00%	
	Total	23,07%	27,77%	27,77%	21,40%	100,00%	
San Gabriel	Préstamo	39,08%	26,61%	19,53%	14,78%	100,00%	EN LA MAÑANA PREVALECE LOS PRESTAMOS POR SOBRE LAS DEVOLUCIONES Y EN LA TARDE PREVALECE LAS DEVOLUCIONES. MAYOR MOVIMIENTO CADA HORA ENTRE LAS 10 Y LAS 16 HORAS
	Devolución	11,67%	27,05%	25,20%	36,09%	100,00%	
	Total	25,38%	26,83%	22,36%	25,43%	100,00%	
Santa Clara	Préstamo	21,33%	28,77%	27,68%	22,21%	100,00%	EN LA MAÑANA PREVALECE LOS PRESTAMOS POR SOBRE LAS DEVOLUCIONES Y EN LA TARDE PREVALECE LAS DEVOLUCIONES. MAYOR MOVIMIENTO CADA HORA ENTRE LAS 10 Y LAS 16 HORAS
	Devolución	14,34%	28,16%	30,13%	27,37%	100,00%	
	Total	17,84%	28,46%	28,91%	24,79%	100,00%	
Santa Teresita	Préstamo	20,67%	32,47%	28,24%	18,62%	100,00%	BALANCE ENTRE PRESTAMOS Y DEVOLUCIONES A LO LARGO DEL DIA, SE REALIZAN MAS MOVIMIENTOS CADA HORA ENTRE LAS 10 Y LAS 16 HORAS
	Devolución	19,15%	30,93%	29,54%	20,38%	100,00%	
	Total	19,91%	31,70%	28,89%	19,50%	100,00%	
Santo Domingo	Préstamo	24,01%	31,03%	30,12%	14,84%	100,00%	EN LA MAÑANA PREVALECE LOS PRESTAMOS POR SOBRE LAS DEVOLUCIONES Y EN LA TARDE PREVALECE LAS DEVOLUCIONES. MAYOR MOVIMIENTO CADA HORA ENTRE LAS 10 Y LAS 16 HORAS
	Devolución	8,36%	27,58%	30,34%	33,72%	100,00%	
	Total	16,19%	29,30%	30,23%	24,28%	100,00%	
Seminario Mayor	Préstamo	29,03%	28,29%	22,70%	19,98%	100,00%	EN LA MAÑANA PREVALECE LOS PRESTAMOS POR SOBRE LAS DEVOLUCIONES Y EN LA TARDE PREVALECE LAS DEVOLUCIONES. MENOR MOVIMIENTO EN HORAS DE LA MAÑANA
	Devolución	10,17%	26,18%	24,75%	38,91%	100,00%	
	Total	19,60%	27,24%	23,72%	29,44%	100,00%	
Universidad Católica	Préstamo	27,79%	25,90%	25,48%	20,83%	100,00%	EN LA MAÑANA PREVALECE LOS PRESTAMOS POR SOBRE LAS DEVOLUCIONES Y EN LA TARDE PREVALECE LAS DEVOLUCIONES. MAYOR MOVIMIENTO CADA HORA ENTRE LAS 10 Y LAS 16 HORAS
	Devolución	17,65%	25,69%	28,29%	28,37%	100,00%	
	Total	22,72%	25,79%	26,89%	24,60%	100,00%	
Universidad Central	Préstamo	21,36%	28,07%	28,15%	22,42%	100,00%	EN LA MAÑANA PREVALECE LOS PRESTAMOS POR SOBRE LAS DEVOLUCIONES Y EN LA TARDE PREVALECE LAS DEVOLUCIONES. MAYOR MOVIMIENTO CADA HORA ENTRE LAS 10 Y LAS 16 HORAS
	Devolución	13,30%	25,26%	31,42%	30,02%	100,00%	
	Total	17,33%	26,67%	29,78%	26,22%	100,00%	

SANCIONES

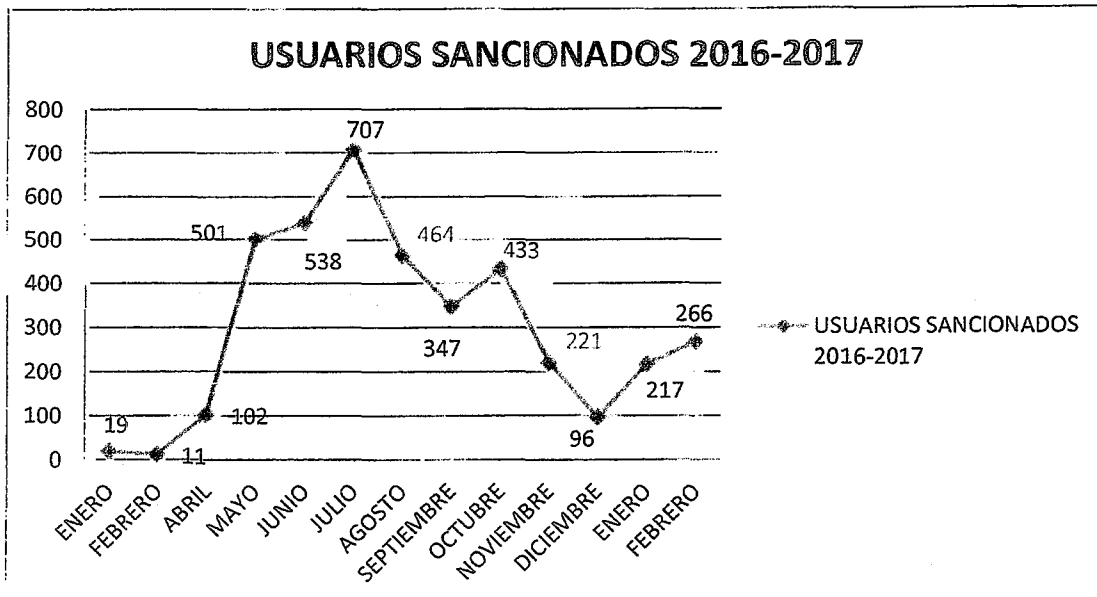


Gráfico 11. Usuarios sancionados por mes

Tabla 11. Usuarios sancionados por mes

MES	USUARIOS SANCIONADOS	
	2016	2017
ENERO	19	217
FEBRERO	11	266
MARZO	N/A	
ABRIL	102	
MAYO	501	
JUNIO	538	
JULIO	707	
AGOSTO	464	
SEPTIEMBRE	347	
OCTUBRE	433	
NOVIEMBRE	221	
DICIEMBRE	96	
TOTAL	3439	483

RANGO DE EDAD BICIQUITO

A la fecha, el número total de inscritos es de 67120. De éstos, 41055 se encuentran habilitados para el uso del sistema. Siendo:

Tabla 12. Distribución de usuarios habilitados por género

Según género	Masculino	63,4%

	Femenino	36,6%
Según grupo etario (años)	16-17	0,08%
	18-24	21,4%
	25-34	44,6%
	35-44	19,3%
	45-54	8,9%
	55-64	4,4%
	65 +	1,32%

Bicicletas

Introducción

El sistema de bicicleta compartida inició con 425 unidades, posteriormente durante la actual administración (año 2014), se adquirieron 595 bicicletas adicionales, las mismas que ingresaron como parte de un programa de renovación de la flota para aumentar el área de influencia del servicio. No obstante durante la gestión actual en la coordinación se ha constatado que la información disponible es limitada, se ha observado por ejemplo que no existe un registro de la realización de algún proceso de análisis del estado de los bienes, se observó también que la transición entre operadores de servicio se realizó sobre la marcha, lo cual se advierte que no es lo más idóneo. En tal sentido, como se mencionó dentro de los indicadores, se realizó el levantamiento de información correspondiente para determinar la cantidad real de bicicletas con las que se cuenta y los trabajos más apremiantes para rehabilitar la flota, en virtud de que el proceso de automatización fue postergado, por los motivos que se detallan más adelante en el presente documento.

Durante el mes de Diciembre de 2016, la actual administración de BiciQuito, realizó, entre otras actividades, un inventario y una re numeración de las bicicletas para determinar la cantidad actual de bicicletas y en qué estado se encuentran, de esta manera se tiene un panorama más claro para el traspaso de los bienes en mención, los mismos que están a cargo del Coordinador de Transporte No Motorizado anterior, Sr. Diego Puente.

En el cuadro a Continuación se presentan las cantidades determinadas durante el último inventario realizado, sin embargo previa a la realización del traspaso de los bienes, se debe realizar una constatación física entre las dos entidades y suscribir las respectivas actas de entrega-recepción con los respaldos del caso.

Tabla 13. Flota de Bicicletas. (Ene. 2017)

Tipo	Cantidad	Observaciones
Bicicletas manuales	540	
Bicicletas eléctricas	297	3 bicicletas se encuentran paradas por incidentes
Bicicletas con repuestos	120	Por repuestos principalmente
Bicicletas en proceso de recuperación	250	Cantidad aproximada
Bicicletas robadas	110	Cantidad aproximada de bicicletas robadas o en patios de retención que tienen un proceso judicial para su recuperación

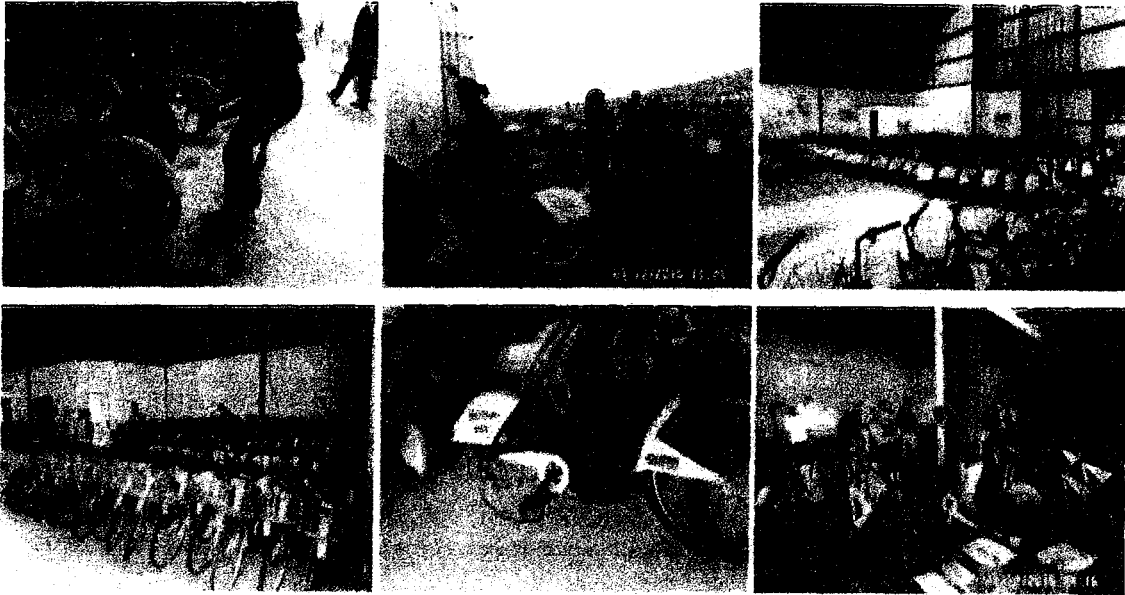
Mantenimiento

Dentro del POA 2017 de la Secretaría de Movilidad ha considerado por primera vez la inclusión de una partida presupuestaria para el mantenimiento de las bicicletas, esto se debe a que anteriormente en cada contrato de operación del sistema se incluían los rubros correspondientes a mantenimiento.

Para el presente año se considera una inversión aproximadamente USD. \$50.000 en mantenimiento correspondiente a bicicletas manuales. Sin embargo, este presupuesto estaba considerado para realizar el mantenimiento durante los primeros 6 meses, tiempo en el cuál se estimaba que la automatización del sistema de bicicleta compartida iba a estar implementada. En este sentido se está redefiniendo los montos que se asignarán para realizar el mantenimiento para el año 2017.

Debido a que es la primera vez que la Secretaría se está haciendo cargo de la operación de BiciQuito no se han adquirido repuestos todavía, sin embargo, a finales de febrero de 2016, concluye definitivamente el contrato de Operación y Mantenimiento del SBP y su extensión de un mes, adjudicado a CCP. Previo al cierre la CTNM solicita la reposición de 180 bicicletas, 180 kits de repuestos nuevos, 13 hand-helds, 1 mes de mantenimiento de bicicletas manuales, la instalación de estaciones adicionales y demás ítems contemplados en el contrato. Actualmente se está realizando el mantenimiento de las bicicletas manuales y la empresa en mención entregó todo lo solicitado, lo que permita subsanar temporalmente los problemas de mantenimiento encontrados.

Reporte fotografico



Clases de mantenimiento a bicicletas durante el día.

Bicicletas eléctricas

Introducción

Durante el segundo semestre del 2015 mediante el proceso SIE-MDMQ-SM-010-2015 se realizó la adquisición de 300 bicicletas eléctricas para su implementación al servicio de bicicleta pública "BiciQuito", eventualmente las bicicletas entraron a operar en Marzo de 2016.

Desde el inicio de su operación, la logística y la distribución diaria de las bicicletas eléctricas estuvieron a cargo de Ciclópolis, mientras el mantenimiento estuvo a cargo del contratista Allbikes Cía. Ltda. Durante este tiempo de operación se observaron problemas de funcionamiento y daños por mal uso de las bicicletas. Se dio a conocer al contratista mediante Oficio, la información levantada por parte de los técnicos de la Coordinación de Transporte No Motorizado (CTNM), cuyo informe técnico se realizó en base a pruebas realizadas sobre el 100% de las unidades, determinando las principales causas de falla y propuesta de posibles soluciones.

Las bicicletas eléctricas entraron nuevamente a operación en enero de 2017, sin embargo para resarcir los problemas de funcionamiento encontrados se solicitó un alcance de dos meses de garantía hasta junio de 2017 (originalmente marzo de

2017).

Al presente se le ha hecho llegar al contratista mediante Oficio, solicitando su informe de mantenimiento y que se realice el segundo mantenimiento (4 previstos en los términos del contrato). En este documento se incluyeron los datos más relevantes de las necesidades actuales de mantenimiento, en dónde se constató sobre todo que la mayoría son daños ligados al mal uso de los usuarios y un remanente menor de otro tipo de daños, mostrando una reducción considerable de defectos de fábrica. Para el análisis se tomó una muestra de 100 bicicletas.

Cómo se mencionó en el literal correspondiente al mantenimiento y rastreo satelital, las bicicletas serán enviadas a la Agencia Metropolitana de tránsito con el servicio de mantenimiento de las mismas.

Cómo se ha mencionado ya en repetidas ocasiones, se han realizado recientemente los levantamientos de información correspondiente a las existencias actuales de las bicicletas, las mismas que se encuentran a cargo del actual coordinador de transporte no motorizado, Sr. Carlos Eguez, y que serán enviadas a la AMT para que mantengan las bicicletas en operación dentro de las competencias operativas de BiciQuito.

Indicadores

Se registraron tres incidentes de personas durante el primer año de uso de las bicicletas (marzo 2016 - marzo 2017) un leve atropello causado por un peatón invadiendo la ciclovía, una colisión con un vehículo a baja velocidad sin consecuencias lamentables y una caída producto del exceso de velocidad de un usuario.

La cantidad de bicicletas eléctricas diariamente en el sistema entre 35 y 50% de la capacidad total, el remanente se encuentra en las instalaciones de la Secretaría de Movilidad realizandose ajustes menores y recarga de baterías. El régimen de uso por los ciudadanos en general es fuerte y las baterías, a pesar de tener una autonomía de alrededor de 50 km, se agota en un día.

Reporte Fotográfico



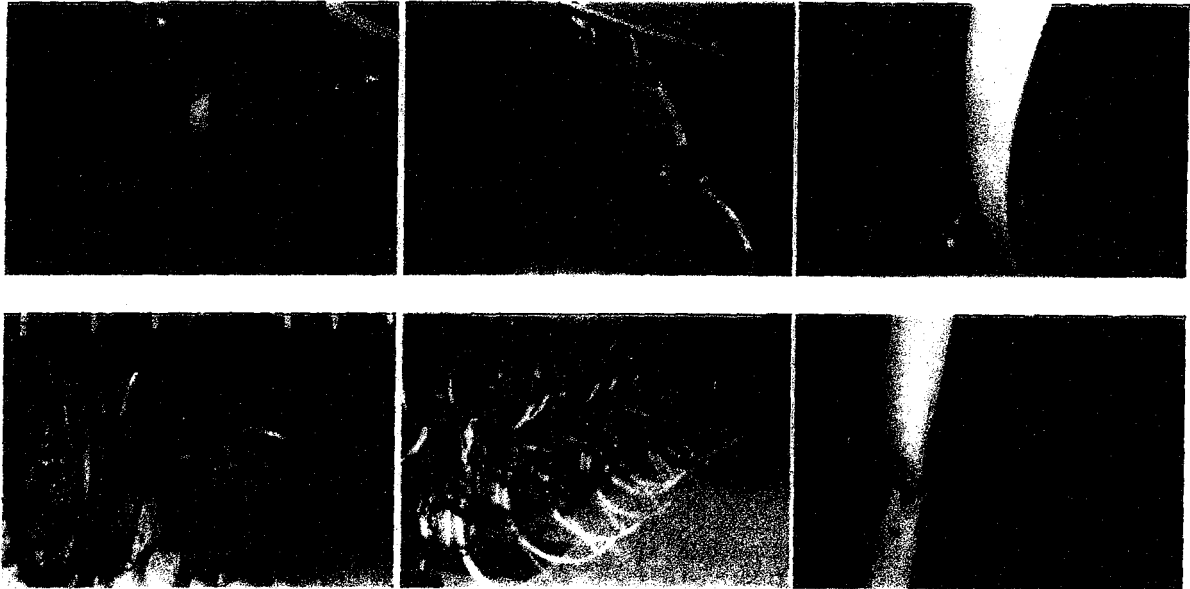


Figura 1. Componentes de la bicicleta y partes de la estación de BiciQuito

Estaciones

Introducción

El sistema de bicicleta pública tiene actualmente 28 estaciones instaladas y 25 en operación. Durante el mes de octubre de 2016, se pusieron en operación dos estaciones nuevas, la estación de parque navarro que fue habilitada el mismo día que se inauguró la remodelación del Parque Navarro en el barrio “La Vicentina”, y la estación de Guápulo que debió ser reubicada de la posición original debido a que no hubo acuerdo entre la ciudadanía y el Municipio. Para definir el lugar de la reubicación se dialogó con el cabildo del barrio y los vecinos del mirador para utilizar el espacio en la calzada.

Las estaciones están compuestas por una caseta y las peanas para bicicletas, estos bienes deben ser inventariados y traspasados oportunamente a la AMT

Durante la semana previa del HIII, gracias a la intervención de la EPMMOP, se pintó la mayoría de estaciones y se espera retomar esta actividad en todas las estaciones de BiciQuito.

Indicadores



% Estaciones Operativas: 89%

Tabla 17. Estaciones de Biotiquito

	Estaciones	Observaciones
1	LA Y	
2	PLAZA DE TOROS	
3	ADMINISTRACIÓN ZONAL NORTE	
4	NNUU	
5	PLAZA DE LAS AMÉRICAS	
6	ESTADIO OLÍMPICO	
7	PORTUGAL	
8	CRUZ DEL PAPA	
9	SAN GABRIEL	
10	LAS CÁMARAS	
11	MINISTERIO DE AGRICULTURA	
12	FLACSO	
13	COLEGIO MILITAR	
14	SEMINARIO MAYOR	
15	MIRADOR GUÁPULO	FUERA DE SERVICIO
16	LA MARISCAL	
17	SANTA CLARA	
18	SANTA TERESITA	
19	UNIVERSIDAD CENTRAL	
20	UNIVERSIDAD CATÓLICA	
21	PARQUE NAVARRO	
22	EL EJIDO	
23	IESS	
24	ASAMBLEA NACIONAL	
25	ALAMEDA	
26	SANTO DOMINGO	

	Estaciones	Observaciones
27	GENERAL MILLER	FUERA DE SERVICIO
28	VILLAFLORA	FUERA DE SERVICIO

PRÉSTAMOS Y DEVOLUCIONES POR ESTACION

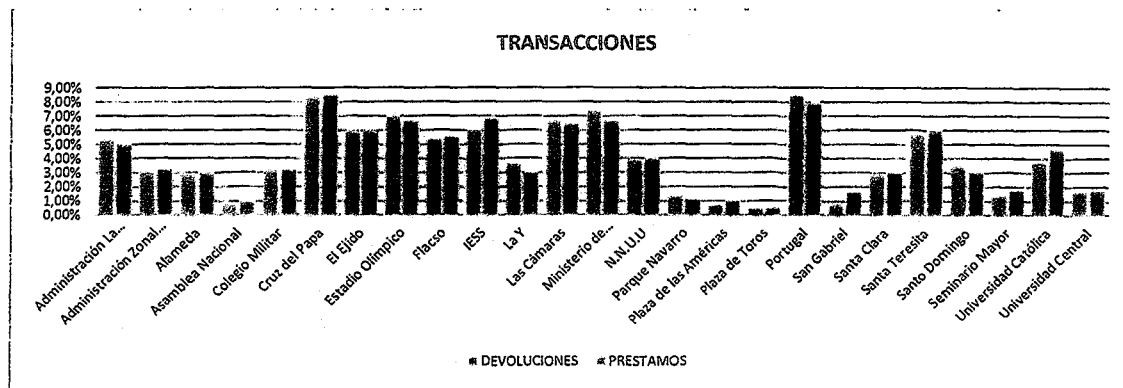


Figura 19. Transacciones por estación

Se puede observar que la distribución de los préstamos de bicicletas es muy similar a la distribución de las devoluciones de las mismas, por lo que se puede concluir que las personas utilizan este medio de transporte de manera bidireccional, retornando al punto de comienzo.

El gráfico muestra que las estaciones que se encuentran en el área con mayor concentración de atractores de viaje poseen un porcentaje alto de préstamos y devoluciones, sobresaliendo las estaciones que se encuentran alrededor del Parque la Carolina tales como Portugal, Cruz del Papa, MAGAP, Estadio Olímpico, entre otras, al estar localizadas cerca de locales comerciales, entidades financieras y gubernamentales. Además se debe considerar que existe buena conectividad del sistema en esta área debido a la red de ciclovías que permiten mejor accesibilidad y segregación del transporte motorizado.

Lo contrario se puede visualizar respecto a las estaciones ubicadas en la periferia del sistema BiciQuito tales como Plaza de Las Américas, Plaza de Toros, Seminario Mayor, San Gabriel y Parque Navarro, las cuales tienen un porcentaje muy bajo de préstamos y devoluciones, sumando menos del 8% del total.

La estación de La Y a pesar de estar en la periferia del sistema tiene mayor aceptación, lo que se puede adjudicar a estar situada en la estación del Trolebús lo que favorece a la intermodalidad.

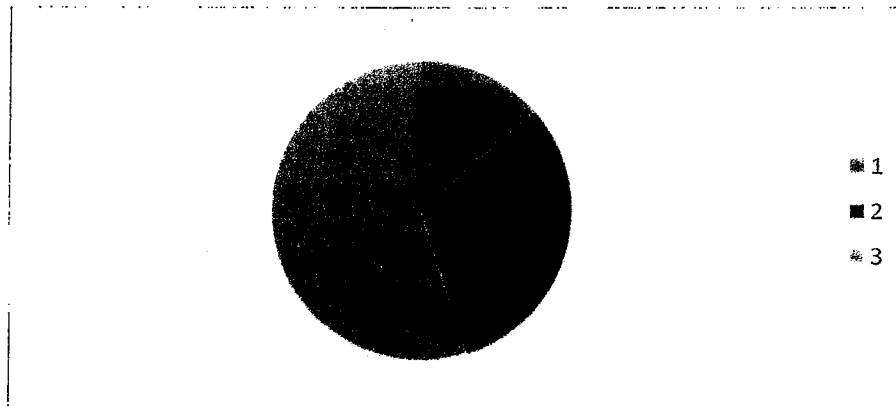
En general, dividiendo a las 25 estaciones en tres grupos de manera equitativa en función de la cantidad de transacciones, se tiene que, una tercera parte contribuye

al 13,5% de transacciones del sistema, el segundo grupo a un 31,4% (uso óptimo) de viajes y un tercer grupo contribuye al 54,9% de préstamos y devoluciones.

Tabla 17. Distribución del porcentaje de grupo, número, nombre y día

GRUPO	ESTACION	% OCUPACION	% GRUPO
1	Plaza de Toros	0,45%	13,53%
	Plaza de las Américas	0,83%	
	Asamblea Nacional	0,84%	
	San Gabriel	1,18%	
	Parque Navarro	1,21%	
	Seminario Mayor	1,57%	
	Universidad Central	1,69%	
	Santa Clara	2,87%	
	Alameda	2,89%	
2	Administración Zonal Norte	3,15%	31,48%
	Colegio Militar	3,20%	
	Santo Domingo	3,25%	
	La Y	3,25%	
	N.N.U.U	3,85%	
	Universidad Católica	3,21%	
	Administración La Mariscal	5,12%	
	Flacso	5,16%	
3	Santa Teresita	5,84%	54,98%
	El Ejido	5,85%	
	IESS	6,41%	
	Las Cámaras	6,54%	
	Estadio Olímpico	6,79%	
	Ministerio de Agricultura	6,99%	
	Portugal	8,13%	
	Cruz del Papa	8,43%	
TOTAL	100,00%	100,00%	

Tabla 18. Distribución porcentual de los préstamos y devoluciones por grupo



Estación de Guápulo

La ubicación inicial de la estación en el mirador de Guápulo recibió quejas de la ciudadanía y del cabildo del barrio debido a que no se consideró adecuada su implantación, porque ocupaba gran parte del espacio verde disponible, entre otras. Tras diálogos con los actores ciudadanos, se determinó que la mejor alternativa era ubicar la estación sobre la calzada en la entrada al psje. Stubel, en una zona donde no está permitido el parqueo y de acuerdo a los conteos realizados por la Secretaría de Movilidad, permite el flujo vehicular en ambos sentidos y no afecta significativamente el tránsito.



Figura 15. Imágenes de la estación (instalación y mal uso del espacio)

Se solicitó a la contratista (CCP), que proceda con la reubicación de la estación. La estación fue habilitada en octubre de 2017, sin embargo debido a la necesidad operativa, se debía retirar diariamente las bicicletas de la estación para prevenir pérdidas, esto provocó que los ciudadanos que frecuentan el mirador continuaran utilizando este espacio para parqueo dañando las peanas instaladas.

Actualmente la estación se encuentra fuera de servicio, pero junto con EPMMOP se encuentra en análisis el mejor mecanismo rehabilitar la estación y se está considerando la posibilidad de realizar una intervención y restringir el parqueo mediante obra civil y por último pintar la estación.

Estaciones Sur de Quito

Debido a la capacidad operativa limitada que posee la Secretaría de Movilidad, no ha sido posible contar con el personal necesario para habilitar la estación.

Se recomienda que a medida del avance de la implementación de infraestructura ciclista hacia el sur de la ciudad, la AMT buscará los mecanismos necesarios para habilitar las estaciones (Villaflora y Gral. Miller).

Estado actual y mejoramiento

Durante el cierre de operaciones de fin de año se realizaron arreglos en las estaciones y se implementaron algunas soluciones en las facilidades de la estación. A continuación se describe la mejora junto con su respectivo reporte fotográfico:

- Instalación de cerrojo y candado.

Se instalaron cerrojos y candados para prevenir el ingreso de personas no autorizadas, que utilicen las estaciones como baño y/o basurero y que se roben las sillas y demás insumos que se encuentran en el interior.



Figura 10. Fotografías de las instalaciones antes y después de poner en marcha el cerrojo y candado.

El presente informe describe el desarrollo de las actividades realizadas por el personal de la Secretaría de Movilidad.

- Cambio de peanas rotas

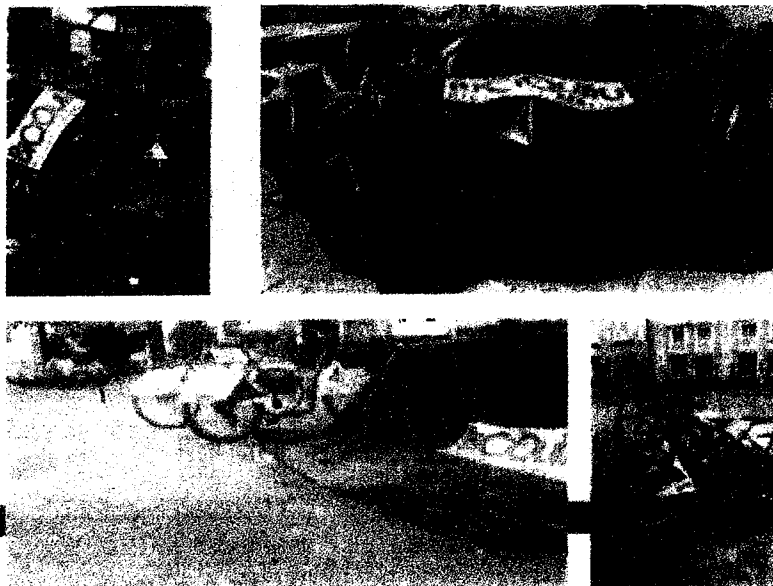
Se remplazaron las peanas rotas por otras en buen estado. Sin embargo es importante controlar permanentemente que la gente no utilice las peanas de asiento. De igual manera, se realizará el traspaso de los bienes con la debida constatación.



Figura 1. El personal del personal de movilidad en el cambio de peanas.

- Instalación de lonas, cadenas y candados.

Para asegurar las bicicletas por la noche y prevenir el robo de componentes (principalmente el asiento), se equiparon las estaciones con cadenas, candados y lonas para cubrir las bicicletas. Incluyen el logo de BiciQuito.



Para el presente año se tenía presupuestado realizar una segunda fase de arreglos en las estaciones para mejorar la presencia del servicio y las condiciones del habitáculo para los operadores. Se tiene estipulado realizar un levantamiento de información para determinar la posibilidad de instalar energía eléctrica en la estación y posterior adecuación de las instalaciones eléctricas (acometida, iluminación y enchufe para exteriores). También se ha considerado realizar trabajos en las cubiertas para prevenir el ingreso de agua en invierno.

Centro de Operaciones

Introducción

La administración anterior de la CTNM inició un trámite para la asignación de un hangar que sirva de centro de operaciones para BiciQuito. Durante la presente gestión se recibió una contestación positiva, sin embargo tras una inspección se constató que el hangar asignado estaba ocupado. Durante la misma visita se encontró que el hangar contiguo se encontraba desocupado y se procedió a realizar los trámites administrativos correspondientes para la asignación de dicho hangar. Actualmente se espera la actualización de los datos para suscribir un convenio para hacer uso permanente del hangar.

En las imágenes a continuación se presenta el estado original del hangar:



Figura 19. Estado original del hangar

Se solicitó la colaboración de EMASEO y de EPMPQ para la limpieza y la asignación de personal de vigilancia en el hangar una vez que las bicicletas sean almacenadas en el mismo.

Adicionalmente se realizó un proceso para la adecuación de las instalaciones eléctricas, se instalaron las protecciones, acometida interna, luminarias internas, luminaria externa y cableada.

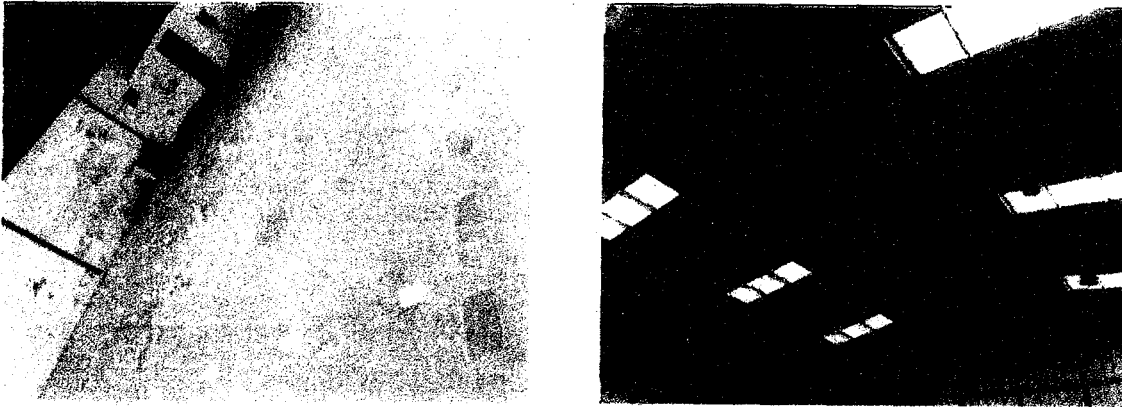


Figura 20. Adecuación de las instalaciones realizadas.

La Dirección Metropolitana Administrativa de igual manera ha colaborado con la Secretaría de Movilidad pintando el galpón y realizando los trámites respectivos para la instalación de los medidores de servicios básicos. Se tenía previsto suscribir un convenio de uso por el hangar entre EPMMOP y la Secretaría de Movilidad y en ese sentido la DMA realizaría las adecuaciones necesarias y cubriría los gastos de los servicios básicos del hangar en dónde se tiene previsto realizar las actividades listadas a continuación:

- Mantenimiento
- Almacenamiento
- Centro de distribución, logística y rebalanceo
- Monitoreo y recuperación
- Servicio al cliente, recepción de documentos
- Capacitación en el uso de bicicleta eléctrica

Sin embargo, se considera oportuno mencionar que la suscripción de este convenio debe actualizarse y debe hacerse entre la EPMMOP y la AMT.

De igual manera durante el primer semestre de 2017, se tenía previsto realizar procesos adicionales de contratación para instalar racks para optimizar el almacenamiento de bicicletas, estanterías y otros implementos para organizar

correctamente todos los repuestos y partes, un cerramiento externo para prevenir el uso de personas particulares y utilizar el espacio adicional para almacenar las bicicletas fuera de servicio y de ser posible aumentar la capacidad de transporte de los camiones de BiciQuito.

Automatización

Introducción

El proceso ha sido publicado en el portal de compras públicas por tres (3) ocasiones.

El primer proceso para la implementación del proyecto de automatización fue autorizado mediante resolución de 28 de diciembre de 2015, con el código: LIBS-MDMQ-SM-18-2015. Se declaró desierto mediante Resolución de 28 de diciembre de 2015, debido a la falta de ofertas que cumplan a cabalidad los requisitos estipulados en los términos de referencia elaborados para ese proceso.

Con Resolución de 30 de agosto de 2016, se autoriza el inicio por segunda vez del proceso LIC-MDMQ-SM-002-2016, el proceso se desarrolló en base a las siguientes características:

- 4 de las 6 ofertas fueron presentadas fuera del horario establecido y quedaron descalificadas.

El 11 de septiembre de 2016, el SERCOP notifica a la Secretaría de Movilidad mediante Oficio Nro. SERCOP-DSP-2016-2954-OF los hallazgos encontrados en el proceso y otorga un plazo de 24 horas para su contestación.

El día 26 de septiembre de 2016 se lleva a cabo una reunión con el SERCOP, para exponer el funcionamiento técnico de la Automatización de Bicicletas y subsanar los hallazgos. Al día siguiente, con oficio No. SERCOP-DSP-2016-3163-OF de 27 de septiembre de 2016, SERCOP, solicita: "...sírvese remitir en el término de veinte y cuatro (24) horas copia certificada del acta de calificación, con la metodología utilizada y el detalle de los resultados obtenidos en este procedimiento, indicando los valores de cada parámetro evaluado, por cada una de las ofertas presentadas; los informes de la Comisión Técnica y de las Subcomisiones de Apoyo, de haberse integrado...". Como es de conocimiento, no existe base legal en la que se fundamente el SERCOP, para solicitar que se remita en un plazo de veinte y cuatro (24) horas copia certificada del acta de calificación, cuando ningún funcionario público puede contravenir la norma legal

vigente y sobre todo los plazos establecidos en el portal institucional de compras públicas que es de uso obligatorio tanto para los oferentes como para las entidades contratantes. Con el fin de aclarar lo expuesto, el portal de compras públicas no establece fecha límite para la calificación de las ofertas técnicas – económicas. Los tiempos de cada etapa precontractual son establecidos por la herramienta informática del portal de compras públicas.

El Municipio el 28 de septiembre de 2016, remitió contestación al SERCOP, señalando que el proceso se encuentra actualmente en la etapa de convalidación de errores y que se procederá con la publicación del acta después de la calificación de las ofertas. Sin embargo, el 07 de octubre de 2016, cuando aún se encontraba calificando las ofertas técnicas-económicas, el SERCOP ofició solicitando se declare desierto el proceso.

Con Resolución de 19 de octubre de 2016, se declaró Desierto y se autorizó la Reapertura del proceso nuevamente, por cuanto ningún de los dos oferentes restantes en el proceso cumplieron con las especificaciones técnicas, disponiéndose a los miembros de la Comisión Técnica realizar nuevamente los ajustes técnicos necesarios en los términos de referencia y que se acoja las recomendaciones realizadas por el SERCOP.

Con Resolución de 22 de noviembre de 2016 se autorizó el inicio del tercer proceso LIC-MDMQ-SM-005-2016, reestructurando completamente los términos de referencia y acogiendo todas las observaciones realizadas por el SERCOP.

- Se presentaron 6 oferentes.
- 2 ofertas carecían de validez (falta de documentación y seriedad).
- 4 ofertas fueron analizadas mediante la metodología cumple/ no cumple.
- 1 oferta pasó a la etapa de calificación valorada.

El proceso se llevó con total normalidad cumpliendo cada una de las etapas precontractuales, siendo así que mediante Resolución de 21 de diciembre de 2016, se ADJUDICÓ el proceso a favor del CONSORCIO NEXTPOLIS, por cuanto su oferta técnica y económica cumple con las condiciones y términos establecidos en los pliegos y es conveniente a los intereses de la Institución.

El 9 de enero de 2017, el SERCOP remite un correo electrónico solicitando los justificativos para que en el proceso de contratación exista un solo oferente en la etapa final de calificación y suspende temporalmente el proceso en el portal de compras públicas. El correo electrónico fue respondido mediante Oficio de 12 de

enero de 2017, aclarando nuevamente, los elementos que fueron descritos con amplio detalle en el ACTA DE CALIFICACIÓN del proceso en mención (38 páginas y una matriz de calificación en donde se detallan el resto de elementos que se consideraron para la evaluación de oferentes).

Por último el SERCOP remite a esta Secretaría el Oficio Nro. SERCOP-DSP-2017-0141-OF en donde se realizan nuevas observaciones y hallazgos al proceso anterior que desde el punto de vista técnico no tienen sustento, violentado además el derecho a la defensa, por cuanto si existió errores insubsanables identificados por el SERCOP, éste organismo de control debió solicitar oportunamente al Municipio, los descargos técnicos y legales a los mismos, adicionalmente incluye una recomendación de cumplimiento obligatorio para declarar desierto el proceso, sin embargo no se ha otorgó un plazo para dar contestación a lo manifestado y posteriormente a esto tomar una decisión.

El equipo técnico de la Secretaría de Movilidad, consciente de la importancia que tiene el proyecto de Automatización de Bicicleta Pública en la ciudad de Quito realizará un estudio formal para determinar nuevamente la dimensión, la definición de los parámetros y el control de las variables más importantes que deben ser tomadas en cuenta.

Posteriormente se remitirá toda esta información a la AMT para que sea la encargada de llevar a cabo el proceso de contratación e implementación del proyecto.

Proyecto Ciclopaseo

El ciclopaseo dominical de Quito ha sido una iniciativa ciudadana con 13 años de historia. El mecanismo que se ha utilizado hasta la presente ha sido el de suscribir un convenio de cooperación institucional con una fundación que realizaba cada domingo el operativo para la habilitación de este espacio. Sin embargo basados en el marco jurídico actual del Ecuador, este mecanismo ya no es reconocido. El presente año la Secretaría de Movilidad buscó realizar un convenio de corto plazo mientras se contrata la implementación del operativo, sin embargo, la Administración General del MDMQ no consideró esta solicitud procedente, debido a que de acuerdo al marco legal que rige en el Ecuador se debe realizar oportunamente un proceso de contratación pública para adjudicar este proyecto a una organización con la capacidad operativa para realizarlo.

En vista de la coyuntura, la organización de este proyecto ha sido delegada a la Agencia Metropolitana de Tránsito, quienes, gracias a su capacidad operativa para organizar y distribuir el tránsito han llevado a cabo esta actividad de manera sobresaliente. Sin embargo, es necesario buscar a actores ciudadanos para que realicen actividades dentro del ciclopaseo, de manera que se promueva el uso de la bicicleta como un medio de transporte cotidiano y que se cree conciencia en la ciudadanía hacia el respeto y a la posibilidad de compartir las calles de la ciudad.

Para alcanzar el objetivo propuesto, se mantendrán conversaciones permanentes con colectivos ciclistas y con ciudadanos que busquen formar parte de este proyecto y a través del diálogo definir cuales serán los parámetros que se deban utilizar para lanzar un proceso de licitación y que los mencionados actores ciudadanos participen en este proceso. No se debe descartar que la parte operativa continúe a cargo de la AMT, sin embargo, esto es sujeto a la elaboración del proyecto del ciclopaseo junto con los actores ciudadanos.

Recursos Humanos y Económicos

Los recursos humanos y económicos que estaban a cargo de la Secretaría de Movilidad para realizar los mencionados proyectos, deben ser de igual manera traspasados a la Agencia Metropolitana de Tránsito, los montos que serán transferidos se los realizarán mediante los actos administrativos-financieros que correspondan, esto de igual manera será definido oportunamente en función del cronograma estipulado para el traspaso de competencias.

En términos generales se enviará a la AMT las partidas correspondientes para la elaboración de:

- Automatización del sistema de bicicleta pública BiciQuito
- Implementación del proyecto del Ciclopaseo Dominical y Nocturno.
- Mantenimiento para bicicletas
- Servicio de rastreo satelital para bicicletas eléctricas

En cuanto a los recursos humanos de la Secretaría de Movilidad, se realizarán los traspasos correspondientes de 6 personas con sus respectivas partidas. Estas personas son funcionarios de la Secretaría de Movilidad, concretamente de la Dirección de Gestión de la Movilidad a cargo del Ing. Roberto Noboa, que se encontraban colaborando con los aspectos operativos de Biciquito, es decir, 3 personas a cargo del monitoreo y una persona que se encontraba brindando

atención al usuario en estaciones. La sexta persona en mención, es un conductor de la Secretaría de Movilidad.

El personal antes mencionado no se encuentra a cargo de la Coordinación de Transporte No Motorizado por lo que su traspaso se lo debe acordar previamente con la Dirección a la que pertenecen, esto se lo realizará de igual manera dentro del cronograma establecido para el traspaso de competencias definido entre la Secretaría de Movilidad y la Agencia Metropolitana de Tránsito.

Conclusiones

- De acuerdo a la información presentada, la Coordinación de Transporte No Motorizada considera que el traspaso de las capacidades operativas a la Agencia Metropolitana es procedente, debido a que esta entidad se encarga actualmente de los operativos correspondientes para la circulación y distribución del tránsito vehicular en la ciudad, esto facilitará la implementación de los operativos y será beneficioso para la ciudadanía.
- Con la respectiva autorización para realizar el traspaso, se sienta un precedente para el correcto funcionamiento de las entidades municipales, por un lado la Secretaría de Movilidad se deslinda de la parte operativa, y esto permitirá incrementar su participación en la generación de políticas, determinación de data, realizar observaciones y aportar a los proyectos de movilidad que realicen las entidades adscritas a la Secretaría y también la elaboración de proyectos que permitan promover la movilidad sostenible en la ciudad. Por otra parte con su contingente operativo es capaz de llevar a cabo el ciclopaseo dominical y la operación de biciquito de una mejor manera, brindando una mejor atención y mayor seguridad a los usuarios de estos servicios que brinda el Municipio de Quito.
- En general se considera que durante la actual administración se ha definido una clara tendencia hacia tecnificar los procesos y determinar elementos cuantificables que permitan medir el efecto e identificar comportamientos particulares dentro de los principales factores que intervienen en el SBP. En ese sentido, todos los datos presentados no existían ni se habían considerado, sin embargo se recolectó la información y se la trató, con el fin de que pueda ser presentada. Es importante mencionar que existen varios indicadores que se pueden utilizar pero no todos son relevantes, sino aquellos que reflejen de mejor manera las características del sistema, este trabajo se lo debe realizar entre la Secretaría de Movilidad y la Agencia Metropolitana de Tránsito.
- El proceso de Automatización del SBP fue adjudicado en diciembre de 2016, sin

embargo, fue declarado desierto acogiendo una "recomendación de carácter obligatorio" del SERCOP. La Secretaría de Movilidad dio una respuesta oportuna en todas las ocasiones que el organismo gubernamental de compras públicas realizó observaciones, a pesar de considerar estas carentes de sustento técnico, sin mencionar que estuvieron fuera de tiempo. Se debe recalcar nuevamente en la importancia que tiene el proceso de automatización del SBP y sobre todo que el MDMQ no debe desistir hasta su materialización. Para este efecto la Secretaría de Movilidad brindará el acompañamiento necesario a la AMT para la implementación del mencionado proyecto.

- El presupuesto de 2017 fue elaborado teniendo en cuenta que la automatización estaría implementada a mediados del año 2017, sin embargo es importante mencionar que dentro de este presupuesto, la Secretaría de Movilidad ha tomado en cuenta el mantenimiento de todas las bicicletas y la infraestructura del SBP, para brindar un mejor servicio a los usuarios durante el año en vigencia. Se han reducido los actos de vandalismo y pérdidas de bicicletas gracias a las pequeñas intervenciones realizadas en las estaciones de BiciQuito, sin embargo con el aporte de la Agencia Metropolitana de Tránsito se podrá tener un control más estricto en las estaciones y se reducirán aún más las tasas de vandalismo y robo.
- Actualmente se trabaja estrechamente con el personal técnico de la EPMMOP, AMT y en general con todas las instituciones relacionadas, en todos los temas de movilidad no motorizada, lo que permite agilizar los procesos administrativos para la implementación de proyectos aprobados y para la aprobación de los proyectos en estudios. De esta manera coordinada se optimiza el proceso de planificación de la implementación de la red de ciclovías, su integración al sistema BiciQuito y la multimodalidad con los servicios existentes y planificados.

Recomendaciones

- Se recomienda realizar un cronograma de traspaso de las competencias entre las dos instituciones, realizando la respectiva constatación de los bienes y realizando la transferencia de conocimientos necesaria.
- Las competencias que será transferidas a la AMT incluyen:
 - Recuperación de bicicletas
 - Servicio al cliente
 - Monitoreo
 - Distribución, balanceo manual y logística

- En cuanto a la estrategia de comunicación correspondiente para “promover el uso (del sistema y de la infraestructura) y desincentivar el mal uso (de las bicicletas)”, se recomienda reforzar los canales de comunicación interinstitucionales del Municipio.
- Se ha hecho un trabajo significativo para levantar la información y los números que reflejen el estado de la operación. Gracias a los indicadores considerados, es posible mejorar el seguimiento de la operación del sistema y permite fortalecer el mecanismo para emitir las sanciones a los usuarios que incumplan con las normas estipuladas en los acuerdos de uso del SBP. Se recomienda continuar tratando la información para implementar otros indicadores a los presentados.
- Previo a la publicación del proyecto de automatización de bicicleta compartida en el portal de compras públicas, se recomienda una revisión detallada por parte de las instituciones del MDMQ y del SERCOP para que los pliegos del proceso no tengan ninguna observación proveniente de los organismos de control.
- Es necesaria la ampliación y revisión de la implantación de las estaciones del SBP ya que a pesar de que la mayor parte de los viajes se realizan en el hipercentro de la ciudad, su expansión contribuirá a una mejora en la accesibilidad e inclusión de otros sectores de la urbe.


Ing. Carlos Eguez Loza
Coordinador de Transporte No Motorizado
Secretaría de Movilidad - MDMQ

ANEXO 2

SECTOR: MOVILIDAD
PLAN OPERATIVO ANUAL (2018)

DEPENDENCIA		AGENCIA METROPOLITANA DE CONTROL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL							CICLO OPERATIVO	69		
PROGRAMA	PROYECTO	METAS DEL PROYECTO	PRODUCTO	COPA	ACTIVIDAD	F INICIO	F FIN	PARTIDA	PRESUPUESTO		TOTAL	
									TR FISCAL	TR FUENTES		
MOVILIDAD SEGURA	FORTALECIMIENTO DEL CONTROL DEL TRANSITO	DISMINUIR EN UN 1.5% LA ACCIDENTABILIDAD ANUAL EN EL DMQ, RESPECTO DEL 2017.	PLAN DE MEDIDA DE OPERATIVOS DEL CONTROL DEL TRANSITO IMPLEMENTADO	No Aplica	EJECUTAR LOS OPERATIVOS DEL CONTROL DEL TRANSITO	2018-01-03	2018-12-31	840104	730105	\$ 3,000.00	\$ 0.00	\$ 3,000.00
									730204	\$ 10,000.00	\$ 0.00	\$ 10,000.00
									730217	\$ 38,322.91	\$ 0.00	\$ 38,322.91
									730241	\$ 15,775.00	\$ 0.00	\$ 15,775.00
									730404	\$ 34,455.82	\$ 0.00	\$ 34,455.82
									730422	\$ 11,000.00	\$ 0.00	\$ 11,000.00
									730802	\$ 51,483.00	\$ 0.00	\$ 51,483.00
									730804	\$ 200.00	\$ 0.00	\$ 200.00
									730805	\$ 300.00	\$ 0.00	\$ 300.00
									730807	\$ 2,030.00	\$ 0.00	\$ 2,030.00
									730811	\$ 303,568.01	\$ 0.00	\$ 303,568.01
									730828	\$ 5,000.00	\$ 0.00	\$ 5,000.00
									730844	\$ 5,544.18	\$ 0.00	\$ 5,544.18
									731403	\$ 1,720.00	\$ 0.00	\$ 1,720.00
									731406	\$ 6,160.00	\$ 0.00	\$ 6,160.00
									731411	\$ 1,950.00	\$ 0.00	\$ 1,950.00
									840104	\$ 409,659.29	\$ 0.00	\$ 409,659.29
									840107	\$ 143,752.77	\$ 0.00	\$ 143,752.77
									840110	\$ 17,000.00	\$ 0.00	\$ 17,000.00
									730812	\$ 12,580.00	\$ 0.00	\$ 12,580.00
									730813	\$ 70,000.00	\$ 0.00	\$ 70,000.00
									730701	\$ 108,505.80	\$ 0.00	\$ 108,505.80
									730702	\$ 5,319.18	\$ 0.00	\$ 5,319.18
									731407	\$ 1,170.00	\$ 0.00	\$ 1,170.00
									750100	\$ 70,000.00	\$ 0.00	\$ 70,000.00
									840104	\$ 477,559.96	\$ 0.00	\$ 477,559.96
									840107	\$ 193,924.28	\$ 0.00	\$ 193,924.28
					FISCALIZACIÓN DEL SERVICIO DE RTV EN EL DMQ	2018-01-01	2018-12-31	840104	730701	\$ 108,505.80	\$ 0.00	\$ 108,505.80
					BRINDAR EL SERVICIO DE RTV A LA CIUDADANA DEL DMQ	2018-01-03	2018-02-28	840104	730702	\$ 5,319.18	\$ 0.00	\$ 5,319.18
					ELABORAR EL INFORME DE EVALUACION DE LOS VEHICULOS QUE CUMPLIERON CON LA RTV EN EL DMQ	2018-12-15	2018-12-31	840104	731407	\$ 1,170.00	\$ 0.00	\$ 1,170.00
					MATRICULAR LOS VEHICULOS QUE CUMPLEN CON LA NORMATIVA VIGENTE NACIONAL Y DEL DMQ	2018-01-03	2018-12-31	840104	750100	\$ 70,000.00	\$ 0.00	\$ 70,000.00

CATEGORIA	SUBCATEGORIA	DESCRIPCION	SITUACION	FECHA INICIO	FECHA FIN	DETALLE FINANCIERO									
						Sub	Total								
SEGURIDAD Y EDUCACION VIAL	PLAN DE FORTALECIMIENTO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO INTRACANTONAL EJECUTADO	FISCALIZACION DEL TRANSPORTE PUBLICO INTRACANTONAL (Troncal)	No Aplica	2018-01-01	2018-12-31	Sub	\$ 2,000,000.00	\$ 0.00	\$ 2,000,000.00						
						Total	\$ 2,000,000.00	\$ 0.00	\$ 2,000,000.00						
						730217	\$ 518,098.14	\$ 0.00	\$ 518,098.14						
						730218	\$ 411,600.00	\$ 0.00	\$ 411,600.00						
						730241	\$ 6,500.00	\$ 0.00	\$ 6,500.00						
						730612	\$ 1,161.62	\$ 0.00	\$ 1,161.62						
						840104	\$ 62,640.04	\$ 0.00	\$ 62,640.04						
						Sub	\$ 1,000,000.00	\$ 0.00	\$ 1,000,000.00						
						Total	\$ 1,000,000.00	\$ 0.00	\$ 1,000,000.00						
						MOVILIDAD NO MOTORIZADA	PROMOCION DE LOS MODOS DE TRANSPORTE NO MOTORIZADO, A PIE Y BICICLETA	12.866 VIAJES MENSUALES DE DESPLAZAMIENTO EN EL SISTEMA BICICLETA PUBLICA DEL DMQ	No Aplica	2018-01-03	2018-12-31	Sub	\$ 2,000,000.00	\$ 0.00	\$ 2,000,000.00
Total	\$ 2,000,000.00	\$ 0.00	\$ 2,000,000.00												
840105	\$ 748,283.77	\$ 0.00	\$ 748,283.77												
840107	\$ 478,234.04	\$ 0.00	\$ 478,234.04												
840104	\$ 775,482.19	\$ 0.00	\$ 775,482.19												
Sub	\$ 2,000,000.00	\$ 0.00	\$ 2,000,000.00												
Total	\$ 2,000,000.00	\$ 0.00	\$ 2,000,000.00												
												Sub	\$ 24,000.00	\$ 0.00	\$ 24,000.00
												Total	\$ 24,000.00	\$ 0.00	\$ 24,000.00
												730101	\$ 24,000.00	\$ 0.00	\$ 24,000.00
						730104	\$ 50,400.00	\$ 0.00	\$ 50,400.00						
						730105	\$ 10,000.00	\$ 0.00	\$ 10,000.00						
						730106	\$ 1,193.40	\$ 0.00	\$ 1,193.40						
						730203	\$ 1,000.00	\$ 0.00	\$ 1,000.00						
						730204	\$ 60,211.86	\$ 0.00	\$ 60,211.86						
						730206	\$ 985,952.00	\$ 0.00	\$ 985,952.00						
						730209	\$ 437,205.70	\$ 0.00	\$ 437,205.70						
730235	\$ 395,977.00	\$ 0.00	\$ 395,977.00												

174

FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

GASTOS ADMINISTRATIVOS

GASTOS ADMINISTRATIVOS

No Aplica

GASTOS ADMINISTRATIVOS (Específicos)

2018-01-01 2018-12-31

730289	\$ 46,000.00	\$ 0.00	\$ 46,000.00
730301	\$ 500.00	\$ 0.00	\$ 500.00
730303	\$ 500.00	\$ 0.00	\$ 500.00
730403	\$ 5,987.00	\$ 0.00	\$ 5,987.00
730404	\$ 3,000.00	\$ 0.00	\$ 3,000.00
730420	\$ 96,259.00	\$ 0.00	\$ 96,259.00
730421	\$ 200,000.00	\$ 0.00	\$ 200,000.00
730502	\$ 763,872.00	\$ 0.00	\$ 763,872.00
730702	\$ 126,609.50	\$ 0.00	\$ 126,609.50
730801	\$ 7,160.40	\$ 0.00	\$ 7,160.40
730804	\$ 121,193.40	\$ 0.00	\$ 121,193.40
730805	\$ 10,000.00	\$ 0.00	\$ 10,000.00
730807	\$ 5,967.00	\$ 0.00	\$ 5,967.00
730811	\$ 31,973.40	\$ 0.00	\$ 31,973.40
730826	\$ 1,800.00	\$ 0.00	\$ 1,800.00
731404	\$ 9,387.00	\$ 0.00	\$ 9,387.00
731408	\$ 5,967.00	\$ 0.00	\$ 5,967.00
770102	\$ 100,000.00	\$ 0.00	\$ 100,000.00
770203	\$ 1,000.00	\$ 0.00	\$ 1,000.00
770206	\$ 2,776.00	\$ 0.00	\$ 2,776.00
640104	\$ 1,300.00	\$ 0.00	\$ 1,300.00

Sub Total: \$ 3,507,171.66 \$ 0.00 \$ 3,507,171.66

GASTOS DE PERSONAL

GASTOS DE PERSONAL

No Aplica

GASTOS DE PERSONAL (Específicos)

2018-01-01 2018-12-31

710105	\$ 24,553,704.00	\$ 0.00	\$ 24,553,704.00
710106	\$ 14,515.92	\$ 0.00	\$ 14,515.92
710203	\$ 2,319,605.66	\$ 0.00	\$ 2,319,605.66
710204	\$ 973,878.00	\$ 0.00	\$ 973,878.00
710304	\$ 264.00	\$ 0.00	\$ 264.00
710306	\$ 2,112.00	\$ 0.00	\$ 2,112.00
710401	\$ 72.58	\$ 0.00	\$ 72.58
710406	\$ 435.48	\$ 0.00	\$ 435.48
710507	\$ 257,002.00	\$ 0.00	\$ 257,002.00
710509	\$ 227,902.93	\$ 0.00	\$ 227,902.93
710510	\$ 3,267,048.00	\$ 0.00	\$ 3,267,048.00
710512	\$ 25,759.41	\$ 0.00	\$ 25,759.41
710513	\$ 49,362.18	\$ 0.00	\$ 49,362.18
710601	\$ 3,521,086.81	\$ 0.00	\$ 3,521,086.81
710602	\$ 2,319,605.66	\$ 0.00	\$ 2,319,605.66
710707	\$ 113,516.60	\$ 0.00	\$ 113,516.60

Sub Total: \$ 37,645,873.23 \$ 0.00 \$ 37,645,873.23

730106	\$ 434,674.14	\$ 43,525.86	\$ 478,200.00
730204	\$ 645,836.58	\$ 148,528.40	\$ 794,365.98
730208	\$ 9,102.24	\$ 0.00	\$ 9,102.24

FD/14

GESTION Y OPERACIÓN	GESTION Y OPERACION	No aplica	GESTION Y OPERACION (Especificas)	2018-01-01	2018-12-31	730212	\$ 20,000.00	\$ 0.00	\$ 20,000.00						
						730404	\$ 226,899.37	\$ 8,148.90	\$ 235,048.27						
						730422	\$ 734,270.12	\$ 0.00	\$ 734,270.12						
						730517	\$ 18,857.60	\$ 0.00	\$ 18,857.60						
						730702	\$ 327,285.86	\$ 0.00	\$ 327,285.86						
						730704	\$ 75,407.00	\$ 0.00	\$ 75,407.00						
						730802	\$ 41,373.00	\$ 128,018.18	\$ 169,391.18						
						730807	\$ 38,680.00	\$ 0.00	\$ 38,680.00						
						730808	\$ 200.00	\$ 0.00	\$ 200.00						
						730811	\$ 68,413.83	\$ 0.00	\$ 68,413.83						
						730812	\$ 2,947.00	\$ 0.00	\$ 2,947.00						
						730832	\$ 1,800.00	\$ 0.00	\$ 1,800.00						
						730837	\$ 417,859.44	\$ 0.00	\$ 417,859.44						
						730841	\$ 1,000,099.84	\$ 0.00	\$ 1,000,099.84						
						730844	\$ 2,600.00	\$ 0.00	\$ 2,600.00						
						731407	\$ 2,484.00	\$ 0.00	\$ 2,484.00						
						770102	\$ 1,000,000.00	\$ 0.00	\$ 1,000,000.00						
						780204	\$ 18,000,000.00	\$ 0.00	\$ 18,000,000.00						
						730217	\$ 0.00	\$ 319,298.25	\$ 319,298.25						
						730218	\$ 0.00	\$ 140,000.00	\$ 140,000.00						
						730501	\$ 0.00	\$ 25,246.78	\$ 25,246.78						
						730512	\$ 0.00	\$ 69,300.00	\$ 69,300.00						
						730513	\$ 0.00	\$ 35,000.00	\$ 35,000.00						
						730701	\$ 0.00	\$ 119,000.00	\$ 119,000.00						
						840104	\$ 0.00	\$ 435,185.88	\$ 435,185.88						
						840107	\$ 0.00	\$ 146,251.85	\$ 146,251.85						
						Sub									
						Total:						\$ 25,070,000.00	\$ 1,617,515.06	\$ 24,687,515.06	
						TOTAL:						\$ 69,223,044.89	\$ 1,617,515.06	\$ 70,840,559.95	

[Signature]
 DIRECTOR
 AGENCIA METROPOLITANA DE CONTROL DE TRANSPORTE
 TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL



[Signature]
 RESPONSABLE TECNICO

Consulta del Plan Anual de Contratación

29	840104	441802013	Bien	Común	NO	Gasto Corriente	Normalizado	NO	Infima Cuantía	ADQUISICION DE BATERIAS Y CARGADORES PARA PANELES DE INFORMACION VARIABLES	1.00	Unidad	2,321.4286	2,321.43	C1	
30	840104	491290519	Bien	Común	NO	Gasto Corriente	Normalizado	NO	Subasta Inversa Electrónica	ADQUISICION DE BALIZAS Y SIRENAS PARA VEHICULOS	1.00	Unidad	19,642.8570	19,642.86	C2	
31	731407	452900011	Bien	Común	NO	Gasto Corriente	Normalizado	NO	Infima Cuantía	ADQUISICION DE PERIFERICOS DE COMPUTACION	1.00	Unidad	1,044.6429	1,044.64	C2	
32	731404	439230011	Bien	Común	NO	Gasto Corriente	Normalizado	NO	Infima Cuantía	COMPRA DE EXTINTORES	1.00	Unidad	3,053.5714	3,053.57	C1	
33	730841	841600111	Servicio	Común	NO	Gasto Corriente	No Normalizado	NO	Cotización	MANTENIMIENTO PROGRAMADO DE BICICLETAS ELECTRICAS	1.00	Unidad	121,428.5700	121,428.57	C1	
34	730841	499420111	Bien	Común	NO	Gasto Corriente	Normalizado	NO	Subasta Inversa Electrónica	ADQUISICION DE REPUESTOS PARA BICICLETAS	1.00	Unidad	17,857.1430	17,857.14	C1	
35	730841	871410012	Servicio	Común	NO	Gasto Corriente	No Normalizado	NO	Cotización	SERVICIO DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO DE VEHICULOS AMT	1.00	Unidad	413,166.3200	413,166.32	C1	
36	730841	871410021	Servicio	Común	NO	Gasto Corriente	No Normalizado	NO	Cotización	SERVICIO DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO DE MOTOCICLETAS DE LA AMT	1.00	Unidad	441,331.5000	441,331.50	C1	
37	730837	333400011	Servicio	Común	NO	Gasto Corriente	No Normalizado	NO	Cotización	ADQUISICION COMBUSTIBLE DIESEL	1.00	Unidad	80,000.0000	80,000.00	C1	
38	730837	333100013	Servicio	Común	NO	Gasto Corriente	No Normalizado	NO	Cotización	ADQUISICION DE COMBUSTIBLE GASOLINA EXTRA	1.00	Unidad	200,000.0000	200,000.00	C1	
39	730826	352901091	Bien	Común	NO	Gasto Corriente	Normalizado	NO	Infima Cuantía	ADQUISICION DE BOTIQUINES	1.00	Unidad	803.5714	803.57	C1	
40	730811	363205012	Bien	Común	NO	Gasto Corriente	Normalizado	SI	Catalogo Electrónico	ADQUISICION DE DISPOSITIVOS VIALES CANALIZADOR DE TRANSITO	1.00	Unidad	4,500.0000	4,500.00	C1	
41	730811	369900441	Bien	Común	NO	Gasto Corriente	Normalizado	SI	Catalogo Electrónico	ADQUISICION DE DISPOSITIVOS	1.00	Unidad	3,000.0000	3,000.00	C1	

Consulta del Plan Anual de Contratación

68	730299	873400031	Servicio	Común	NO	Gasto Corriente	Normalizado	NO	Subastas Inversa Electrónica	SERVICIO DE RASTREO SATELITAL PARA BICICLETAS	1.00	Unidad	35,714.2860	35,714.29	C1*
69	730241	873400033	Servicio	Especial	NO	Gasto Corriente	No Aplica	NO	Comunicación Social – Contratación Directa	SERVICIO DE MONITOREO DE MEDIOS	1.00	Unidad	14,084.8210	14,084.82	C1
70	730235	632300012	Servicio	Común	NO	Gasto Corriente	Normalizado	SI	Catalogo Electrónico	SERVICIO DE ALIMENTACION PARA LOS CENTROS DE DETENCION DE LA AMT	1.00	Unidad	120,000.0000	120,000.00	C3
71	730218	836200014	Servicio	Especial	NO	Gasto Corriente	No Aplica	NO	Comunicación Social – Selección de Proveedores	SERVICIO DE CENTRAL DE MEDIOS	1.00	Unidad	367,500.0000	367,500.00	C2
72	730217	951100014	Servicio	Especial	NO	Gasto Corriente	No Aplica	NO	Comunicación Social – Selección de Proveedores	CAMPAÑA DE COMUNICACION DE LA AMT	1.00	Unidad	480,733.0800	480,733.08	C2
73	730209	853300011	Servicio	Común	NO	Gasto Corriente	Normalizado	SI	Catalogo Electrónico	SERVICIO DE LIMPIEZA DEPENDENCIAS AMT	1.00	Unidad	109,541.6600	109,541.66	C1
74	730208	852500012	Servicio	Común	NO	Gasto Corriente	Normalizado	SI	Catalogo Electrónico	SERVICIO DE SEGURIDAD Y VIGILANCIA DEPENDENCIAS AMT	1.00	Unidad	487,585.9600	487,585.96	C1
75	730204	891211016	Servicio	Común	NO	Gasto Corriente	Normalizado	NO	Subastas Inversa Electrónica	SERVICIO DE IMPRESION DE DOCUMENTOS PARA LAS AREAS DE LA AMT	1.00	Unidad	52,695.0500	52,695.05	C3
76	730204	859900021	Servicio	Común	NO	Gasto Corriente	Normalizado	NO	Subastas Inversa Electrónica	SERVICIO DE OUTSOURCING PARA LA AMT	1.00	Unidad	175,674.7600	175,674.76	C2
77	730204	891211016	Servicio	Común	NO	Gasto Corriente	Normalizado	NO	Subastas Inversa Electrónica	SERVICIO DE DISEÑO E IMPRESION DE ADHESIVOS DE SEGURIDAD PARA LA REVISION TECNICA VEHICULAR	1.00	Unidad	103,370.5400	103,370.54	C3
78	730204	891211016	Servicio	Común	NO	Gasto Corriente	Normalizado	NO	Subastas Inversa Electrónica	SERVICIO DE DISEÑO E IMPRESION DE ADHESIVOS DE	1.00	Unidad	113,683.0400	113,683.04	C1

