



**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN NO. 024 - ORDINARIA  
DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD**

**MIÉRCOLES 19 DE FEBRERO DE 2020**

De conformidad con el artículo I.1.23 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, la sesión No. 024 – ordinaria, se convocó con carácter de reservada.

En el Distrito Metropolitano de Quito, siendo las 09h09 del 19 de febrero de 2020, conforme a la convocatoria efectuada el 16 de febrero de 2020, se lleva a cabo en la Sala del Concejo Metropolitano, la sesión No. 024 ordinaria de la Comisión de Movilidad, presidida por el concejal Santiago Guarderas Izquierdo.

Por disposición del presidente de la Comisión, se procede a constatar el quórum reglamentario en la sala, mismo que se encuentra conformado por los siguientes concejales presentes: Eduardo del Pozo Fierro, Analía Ledesma García, Omar Cevallos Patiño y Santiago Guarderas Izquierdo.

<b>REGISTRO ASISTENCIA – INICIO DE SESIÓN</b>		
<b>INTEGRANTES COMISIÓN</b>	<b>PRESENTE</b>	<b>AUSENTE</b>
<b>Santiago Guarderas Izquierdo</b>	1	
<b>Omar Cevallos Patiño</b>	1	
<b>Mónica Sandoval Campoverde</b>		1
<b>Analía Ledesma García</b>	1	
<b>Eduardo del Pozo Fierro</b>	1	
<b>TOTAL</b>	<b>4</b>	<b>1</b>

Se registra la presencia de los siguientes funcionarios: Gustavo Hinostroza y Fuad Tutillo de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito; Fernando Jarrín de la Agencia Metropolitana de Control; Guillermo Abad, Jacqueline Arias, Henny Vilatuña y Marcelo Narváez de la Secretaría de Movilidad; Edison Yáñez, Jhonatan Bravo y Fabricio Castillo de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito; Freddy Balseca de la Procuraduría Metropolitana; Patricia Andrade Baroja y Gabriela Mendieta, asesoras del concejal Santiago Guarderas Izquierdo; Alejandro Montúfar y Patricio Santos, asesores del concejal Omar Cevallos Patiño; y, Marlon Cadena, asesor de la concejala Analía Ledesma García.

El abogado Nelson Calderón, delegado de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito a la Comisión de Movilidad, por disposición del señor presidente procede a dar lectura del orden del día:



1. Informe de la primera etapa de integración entre la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito y la Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros de Quito.

El concejal **Santiago Guarderas Izquierdo**, solicita se aclare que, conforme el orden del día previsto por la presidencia de la comisión, remitido a la Secretaria General del Concejo Metropolitano, se debe corregir la redacción de este punto, pues la integración a la que se referirán los informes es operacional de los servicios que prestan estas empresas.

Apoyada la moción de aclaración se procede a tomar votación, registrando los siguientes resultados:

REGISTRO DE VOTACIÓN					
INTEGRANTES COMISIÓN	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN	EN BLANCO	AUSENTE
<b>Santiago Guarderas Izquierdo</b>	1				
<b>Omar Cevallos Patiño</b>	1				
<b>Mónica Sandoval Campoverde</b>					1
<b>Analia Ledesma García</b>	1				
<b>Eduardo del Pozo Fierro</b>	1				
<b>TOTAL</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

Con cuatro votos a favor y por unanimidad de los miembros presentes de la Comisión de Movilidad, queda aprobada la moción y el orden del día, quedando establecido de la siguiente manera:

1. Informe de la primera etapa de integración operacional del servicio que prestan la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito y la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito.

Se pone en consideración el orden del día, mismo que es aprobado por unanimidad de los miembros presentes de la Comisión.

#### DESARROLLO DE LA SESIÓN

**Punto uno: Informe de la primera etapa de integración operacional del servicio que prestan la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito y la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito.**

**Siendo las 09h12 minutos, ingresa a la sala la concejala Mónica Sandoval Campoverde.**



**El Ing. Darío Chávez, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros,** realiza la presentación de los recorridos actuales del Metro, Trole y Ecovía. Explica, además, los rubros con los que cuenta la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, según el presupuesto 2020, para inversiones y gastos. Finaliza explicando que, los valores en inversión podrían variar en función de cómo se hará la recaudación, es decir, cambiará si se la realizará de forma manual o de forma electrónica.

**El Ing. Gustavo Hinostroza, de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros,** indica que para establecer la tarifa se ha trabajado y se ha desarrollado simulaciones al modelo propuesto por la Secretaría de Movilidad, en la que se han contemplado varios rubros, entre los que destaca, inversión, costos de operación propia y costo de operación de alimentadores.

(Se adjunta como anexo 1, la presentación realizada por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros)

**El concejal Omar Cevallos Patiño,** detalla tres inconvenientes fundamentales, con los que, según su criterio, cuenta la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito: 1) El arriendo de los buses alimentadores; 2) La revisión de las rutas y frecuencias de los alimentadores; y, 3) La marcada superposición de rutas que tiene la ciudad.

**El Mgs. Darío Chávez, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros,** indica también que existen unidades en el Trolebús y la Ecovía que deben ser reemplazadas dado que terminó ya su vida útil. Finaliza explicando que el objetivo de la empresa es reemplazar estas unidades con buses eléctricos.

**El concejal Eduardo Del Pozo Fierro,** sugiere que se debe revisar la cantidad de personal que labora en la empresa, con la idea de optimizarlo, dado que el rubro que se destina a cubrir este gasto es muy grande. Finaliza preguntando: ¿Qué va a pasar con el tema seguridad?, puesto que la gente evade de manera frecuente los pagos para acceder al transporte público.

**La concejala Mónica Sandoval Campoverde,** manifiesta que en la actualidad el tema del personal establece la mayor carga presupuestaria y menciona que con el Sistema Integrado de Recaudo esa carga baja drásticamente y casi desaparece, por lo que es necesario revisar y repensar que va a pasar con el personal ya que el recaudo manual desaparece.

**La concejala Analía Ledesma García,** expresa su preocupación por una eventual convulsión social por una posible alza de pasajes. Indica que es necesario ajustar las variables y los valores, para obtener cuentas claras y de esa manera tomar decisiones apropiadas.



El Ing. Gustavo Hinostroza, de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, responde a la concejala Analía Ledesma García, en el sentido de que con gusto revisarán las variables y los valores y que, además, se ponen a disposición de la concejala para realizar explicaciones pormenorizadas cuando lo solicite. Finaliza respondiendo a la concejala Mónica Sandoval Campoverde, manifestando que ya se está pensando y analizando posibles reubicaciones del personal, acorde a la necesidad técnica.

El Ing. Edison Yánez, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, menciona que es necesario aclarar los puntos de discusión, pues mientras más desarticulados sean los sistemas, más altas serán las tarifas. Invita a encontrar un norte común, que permita fundamentalmente, tener integrado la mayor cantidad de servicios, y que, además, cuente con un solo valor de viaje, establecido de una manera técnica.

Siendo las 10h11 minutos, el presidente de la Comisión, Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, suspende la sesión.

REGISTRO ASISTENCIA – SUSPENSIÓN SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1	
Omar Cevallos Patiño	1	
Mónica Sandoval Campoverde	1	
Analía Ledesma García	1	
Eduardo del Pozo Fierro	1	
<b>TOTAL</b>	<b>5</b>	<b>0</b>

### REINSTALACIÓN

Siendo las 11h46 minutos y por disposición del presidente de la Comisión, se procede a constatar el quórum reglamentario para la reinstalación de la presente sesión, mismo que se encuentra conformado por los siguientes concejales presentes: Eduardo del Pozo Fierro, Mónica Sandoval Campoverde, y Santiago Guarderas Izquierdo.

REGISTRO ASISTENCIA – INICIO DE SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1	
Omar Cevallos Patiño		1
Mónica Sandoval Campoverde	1	
Analía Ledesma García		1
Eduardo del Pozo Fierro	1	
<b>TOTAL</b>	<b>3</b>	<b>2</b>



Con la presencia de tres miembros de la Comisión, se constata el quórum legal y reglamentario para la reinstalación de la sesión.

**La concejala Mónica Sandoval Campoverde**, solicita que la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, dé una explicación sobre los ingresos no operacionales, pues se debe considerar todo lo que la empresa podría generar por temas de publicidad móvil o arrendamiento de locales en las paradas.

**El Mgs. Darío Chávez, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros**, menciona que, sí se contempló el tema de los gastos no operacionales en la presentación realizada, explica que las variables consideradas por concepto de arriendos en los locales situados en las estaciones y multas a los alimentadores, ascienden a una cantidad aproximada de \$ 1. 200.000 de dólares. Finaliza comentando que ya se está considerando el tema de publicidad, que seguramente, será otro rubro importante.

**Siendo las 11h54 minutos, ingresa a la sala la concejala Analía Ledesma García.**

**El concejal Santiago Guarderas Izquierdo**, solicita que para la próxima sesión ordinaria de la Comisión de Movilidad, las presentaciones que se realicen del esquema tarifario y de la tarifa, sean en base a los consensos internos a los que se arribó en esta sesión reservada. Además, explica que es necesario realizar una presentación clara y concreta de la reestructuración de las rutas o frecuencias para evitar especulaciones.

**El Arq. Hidalgo Núñez, de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito**, realiza la presentación de los costos operacionales de la empresa Metro de Quito. Indica que el total del costo del contrato de licitación asciende aproximadamente a \$ 89 millones de dólares. Indica que se está analizando la posibilidad de que las personas que están laborando en la fase administrativa de construcción, pasen a ser parte también del equipo operacional. Finaliza manifestando que es necesario revisar las rutas actuales del transporte de superficie, con la finalidad de reducir al máximo la competencia directa que pueda tener el Metro.

**Siendo los 11h59 minutos, sale de la sala el concejal Eduardo del Pozo Fierro.**

(Se adjunta como anexo 2, la presentación de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito)

**El Ing. Edison Yánez, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito**, explica que cada sistema calcula su tarifa, pero menciona que es más eficiente lograr consolidar la integración, ya que, de esa manera, se logrará reducir todos los costos.



El **concejal Santiago Guarderas Izquierdo**, solicita que para la próxima presentación se consideren también los costos no operacionales, pues con esas variables, se logrará bajar los costos tarifarios. Finaliza manifestando que, es importante avanzar en el análisis con todas las cifras a la vista para lograr la transparencia que la ciudadanía exige.

El **Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad**, menciona que en el escenario de tarifa propuesto sí se considera los ingresos no operacionales, además, explica que, en el proyecto de ordenanza se propone crear un fondo para el transporte público, el cual se alimentará con el excedente de la utilidad generada por las concesiones.

El **concejal Santiago Guarderas Izquierdo**, menciona que el único aspecto, que a su parecer queda pendiente, es el modelo de servicio que se va a ofrecer a la ciudadanía. Explica que la propuesta que la Secretaría de Movilidad y la empresa Metro de Quito tiene como finalidad encontrar el modelo de servicio que se brindará a los quiteños y no sólo alcanzar una tarifa de manera técnica.

El **Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad**, responde al concejal Santiago Guarderas Izquierdo, manifestando que lo mencionado por él, es justamente lo que se está buscando. Indica que el modelo de servicio significa pagar una tarifa por la calidad en el servicio brindado y no un simple cúmulo de cálculos matemáticos.

El **concejal Santiago Guarderas Izquierdo**, pregunta: ¿Cómo se vigilará y controlará que los transportistas cumplan con todos los parámetros de calidad que se exigirían?

El **Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad**, menciona que se controlará y vigilará la calidad del servicio, en base a parámetros de calidad justificables y comprobables, como, por ejemplo, todos los propietarios de buses deberán demostrar que los conductores están afiliados al seguro social y tienen contratos que respetan el régimen laboral vigente.

La **concejala Mónica Sandoval Campoverde**, explica que no se puede poner como parámetro el cumplimiento de la ley, puesto que, estos temas son una obligación legal. Además, explica que la normativa municipal determina de manera clara que quienes no cumplan con los indicadores de calidad exigidos por la autoridad, en el caso de ser reincidentes, se les podrá revocar los permisos operacionales.

La **concejala Analía Ledesma García**, manifiesta que es necesario definir unos parámetros de arranque, previo a una nueva licitación, puesto que lo que se necesita, es mejorar la calidad del servicio. Finaliza, mencionando que es necesario que las empresas y la Secretaría de Movilidad conversen y se pongan de acuerdo internamente, para encontrar acuerdos mínimos, en procura de tener calidad en el servicio.



El **Arq. Marcelo Narváez, de la Secretaría de Movilidad**, realiza una breve explicación de los diferentes escenarios que se están considerando en la primera fase, denominado de integración. Detalla los costos que se podrían generar por utilizar el transporte público de manera integrada, o en el caso de los buses convencionales aún de manera individual. Finaliza mencionando que el subsidio municipal varía según el escenario que se analiza y la tarifa que se defina.

(Se adjunta como anexo 3, la presentación de la Secretaría de Movilidad)

La **concejala Mónica Sandoval Campoverde**, menciona que la Secretaría de Movilidad debe emitir las políticas de funcionamiento y las directrices de movilidad, no pueden estar contratando nada. Explica que las empresas deben contratar y ejecutar el Sistema Integral de Recaudo, la Secretaría de Movilidad solo debe emitir la norma técnica. Finaliza mencionando que el objetivo debe ser brindarle a la ciudadanía opciones de pago.

El **Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad**, explica que se está trabajando para permitir la contratación, de manera individual de las empresas, del Sistema Integrado de Recaudo. Finaliza detallando que la meta planteada es que, hasta el 30 de marzo, ya salga la licitación para que las empresas metropolitanas puedan alcanzar el denominado SIR.

Siendo las 13h06 y habiendo agotado el orden del día, el presidente de la Comisión declara clausurada la sesión.

REGISTRO ASISTENCIA – FINALIZACIÓN SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1	
Omar Cevallos Patiño		1
Mónica Sandoval Campoverde	1	
Analía Ledesma García	1	
Eduardo del Pozo Fierro		1
<b>TOTAL</b>	<b>3</b>	<b>2</b>

Para constancia de lo actuado, firman el presidente de la Comisión de Movilidad y la Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito (E).

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo  
**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN  
DE MOVILIDAD**

Abg. Damaris Ortiz Pasuy  
**SECRETARIA GENERAL DEL  
CONCEJO METROPOLITANO  
DE QUITO (E)**



REGISTRO ASISTENCIA – RESUMEN DE SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1	
Omar Cevallos Patiño	1	
Mónica Sandoval Campoverde	1	
Analía Ledesma García	1	
Eduardo del Pozo Fierro	1	
<b>TOTAL</b>	<b>5</b>	

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	Nelson Calderón	SCSC	2020-05-18	
Revisado por:	Samuel Byun	PSGC (S)	2020-05-18	



# **ANEXO 1**

# TRANSPORTE DE PASAJEROS



**Cálculo de costos**

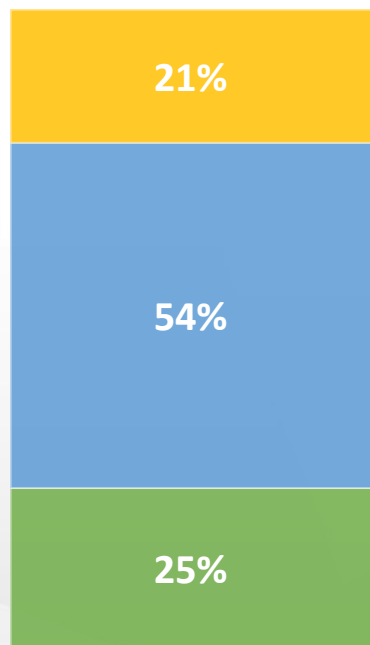


**Troncal**  
**220 unidades operativas**  
**14,5 MM Km programados**

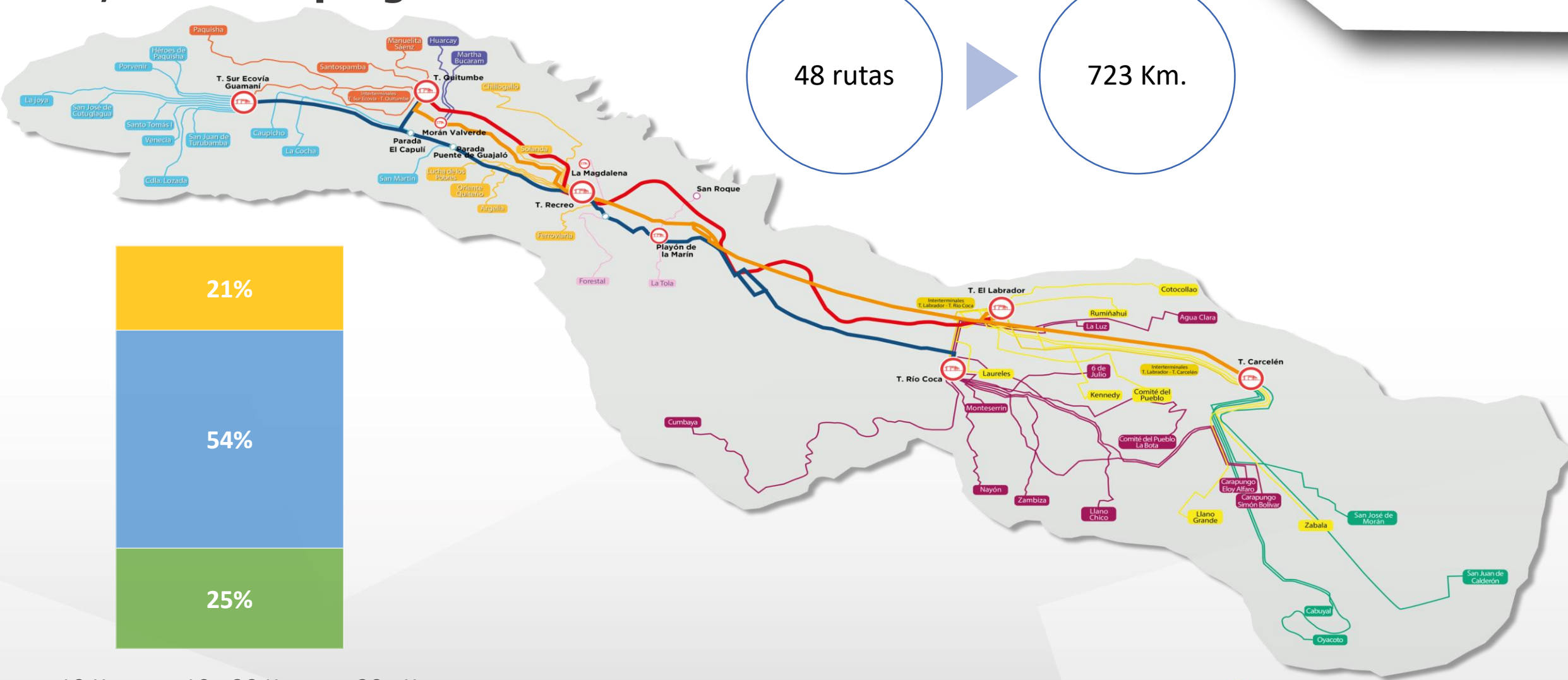


**Alimentadores**  
**348 unidades**  
**23,6 MM Km programados**

48 rutas → 723 Km.



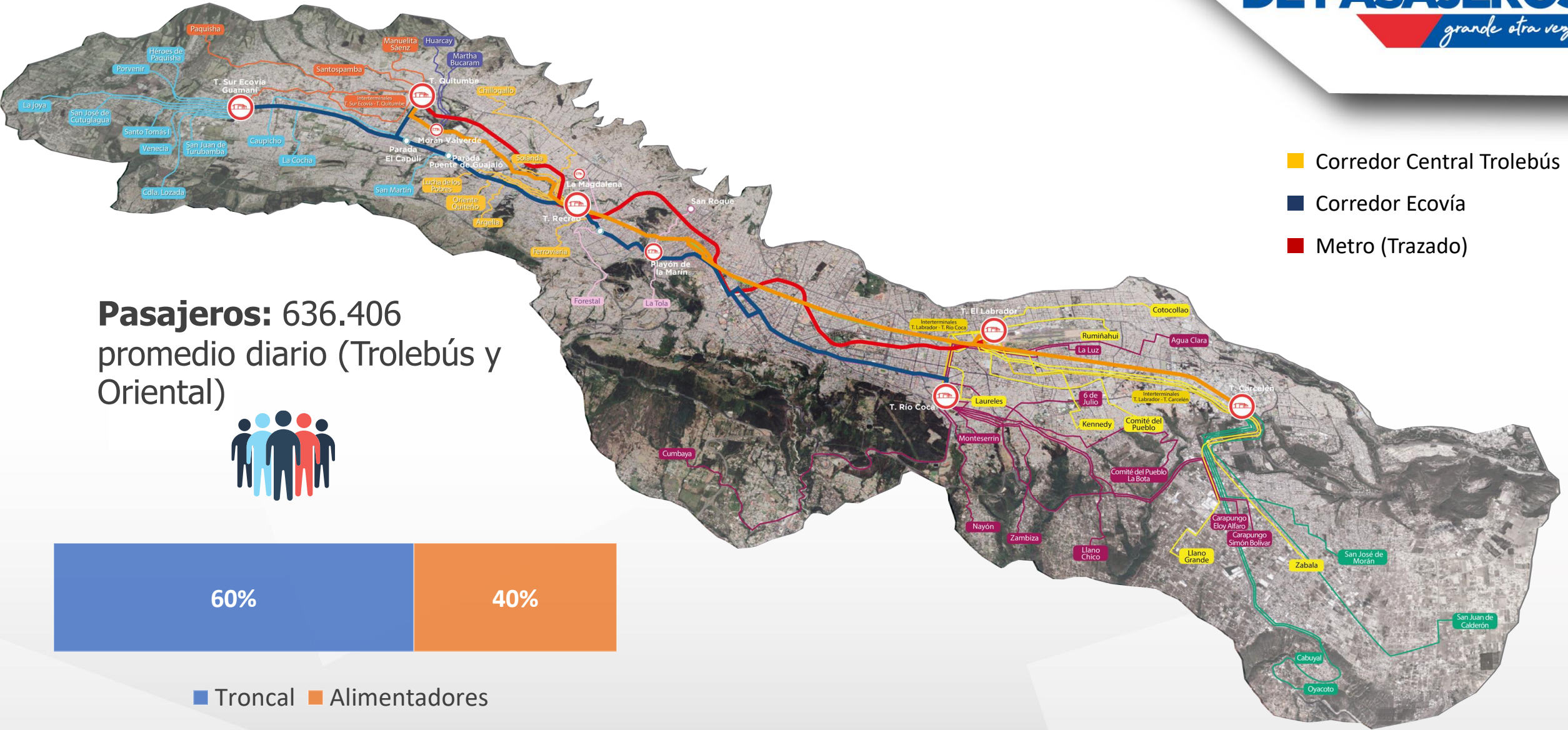
■ <10 Km. ■ 10 - 20 Km. ■ 20 > Km.



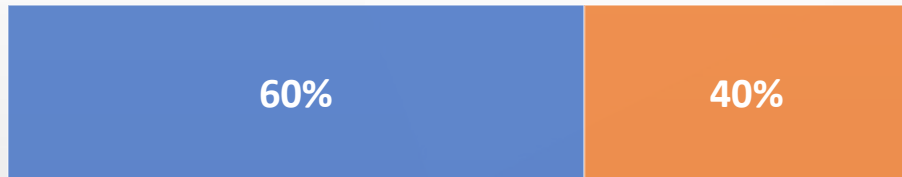
# Servicio

# TRANSPORTE DE PASAJEROS

grande otra vez



**Pasajeros:** 636.406  
promedio diario (Trolebús y Oriental)



■ Troncal ■ Alimentadores

# Gastos EPMTPO

## Presupuesto 2020

ITEM	GRUPO DE GASTOS	PRESUPUESTO 2020
<b>5</b>	<b>GASTO CORRIENTE</b>	<b>\$ 34.998.712,77</b>
<b>51</b>	GASTOS EN PERSONAL	\$ 30.066.583,74
<b>53</b>	BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	\$ 3.409.720,11
<b>57</b>	OTROS GASTOS CORRIENTES	\$ 1.324.908,92
<b>58</b>	TRANSFERENCIAS CORRIENTES AL SECTOR PÚBLICO	\$ 197.500,00
<b>7</b>	<b>GASTO DE INVERSIÓN</b>	<b>\$ 55.246.851,66</b>
<b>73</b>	BIENES Y SERVICIOS PARA INVERSIÓN	\$ 55.246.851,66
<b>8</b>	<b>GASTO DE CAPITAL</b>	<b>\$ 4.276.573,99</b>
<b>84</b>	BIENES DE LARGA DURACIÓN	\$ 4.276.573,99



**\$94.522.138,42**

# Gastos EPMTPQ Ajuste

\$94.522.138,42

CSW

• \$ 9.200.000,00

Arrastres 2019

• \$ 1.984.881,63

\$79.139.653,11

Presupuesto /  
Consumo

• \$ 4.197.603,88



# Costo de operación EPMT PQ

	Alimentador	Troncal
Costo	23.674.966 Km	14.527.896,21 Km
	\$ 1,14 / Km	\$ 3,60 / Km
	\$26.899.278,74	\$52.240.374,47





# Costos Alimentadores

Tabla de precios US  
(chasis + carrocería)

Combustible	Diésel				Híbrido	Eléctrico	Gas
	Minibús	Bus Tipo	Articulado	Biarticulado			
Euro III	90.000	83.000	206.079	288.941	n/a	n/a	n/a
Euro IV	94.950	128.790	228.976	321.045	n/a	n/a	n/a
Euro V	105.500	143.100	254.418	356.717	n/a	n/a	n/a
Euro VI	126.600	171.720	305.302	428.060	260.182	200.000	155.000

Escenarios	Sobre base de remuneración a nuevo
Con SIR	\$ 1,23
Sin SIR	\$ 1,37

\$29.120.208,18

# Costos Alimentadores

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

Escenarios	Sobre base de remuneración a nuevo
Con SIR	\$1,35
Sin SIR	\$1,48

\$39.312.281,04

# Costos EPMT PQ

## Ajuste CSW – Consumo – Arrastres

### Costos variables

Mantenimiento y repuestos	\$ 8.156.728,10
Combustibles y lubricantes	\$ 3.609.766,75
Energía	\$ 790.000
TIC's suministros y materiales	\$ 664.322,57
Comunicación	\$ 133.200
Costos y gastos procesales	\$ 11.300



**\$13.365.317,42**

### Costos fijos

Personal	\$ 30.066.583,74
Alimentadores	\$ 26.899.278,74
Seguridad	\$ 5.677.862,44
Limpieza	\$ 2.197.264,53
Seguros	\$ 677.266,24
Especies valoradas	\$ 150.000
Matrículas y RTV	\$ 99.080
Impuestos	\$ 7.000



**\$65.774.335,69**

**\$79.139.653,11**



# Costos EPMT PQ

## Demanda 176.939.306 año

### Costos variables

Mantenimiento y repuestos
Combustibles y lubricantes
Energía
TIC's suministros y materiales
Comunicación
Costos y gastos procesales



### Costos variables

\$13.365.317,42

### Costos fijos

Personal
Alimentadores
Seguridad
Limpieza
Seguros
Especies / Transporte valores
Matrículas y RTV
Impuestos



### Costos fijos

\$65.774.335,69

### Costo total

\$79.139.653,11

### Costos / Pasajeros

\$0,45

T. Integral  
\$0,50

T. Preferencial  
\$0,25



# Distribución de demanda 37% 111.716.906 pax 12MM Km troncal – 23,6MM Km alimentador

## Escenario 1

\$70.278.191,11

Optimización \$ 8.861MM

Personal - \$ 3.965MM

Seguridad - \$ 4.016MM

Especies / Transporte valores - \$ 523M

Combustible - \$ 357M

Costos /  
Pasajeros

\$0,63

T. Integral  
\$0,72

T. Preferencial  
\$0,36

## Escenario 2

\$43.378.912,37

Optimización \$ 35.760MM

Alimentadores - \$ 26.899MM

Personal - \$ 3.965MM

Seguridad - \$ 4.016MM

Especies / Transporte valores - \$ 523M

Combustible - \$ 357M

Costos /  
Pasajeros

\$0,39

T. Integral  
\$0,45

T. Preferencial  
\$0,22

**Inversión \$ 48,9MM**  
**60 Trolebuses eléctricos \$ 38,9MM**  
**SIR \$ 10MM**

Escenario 1 – \$0,72

Ingresos operacionales

\$ 71.588.193,36

Ingresos no operacionales

\$ 1.193.095,81

Ingresos totales

\$ 72.781.289,17

Ingresos - Costos

\$ 2.503.098,06

Aporte anual

\$ - 5.320.901,94

Escenario 1 – \$0,45

Ingresos operacionales

\$ 44.619.732,26

Ingresos no operacionales

\$ 1.193.095,81

Ingresos totales

\$ 45.812.828,10

Ingresos - Costos

\$ -24.465.363,00

Aporte anual

\$ - 32.289.363,00

# **ANEXO 2**

# TARIFA SUBSISTEMA METRO DE QUITO

## ESTRUCTURA DE SERVICIOS:

- Metro: 18 Trenes; 2'576.180 km-año

## DEMANDA ESTIMADA:

- Pasajeros Pago solo Metro: 224.188
- Tarifa Técnica solo Metro: 0,66 USD
- Tarifa Referencial al Usuario: 0,74 USD
- Costo Km Tren: 18,28 USD
- Costo Km Coche: 3.05 USD

## ESTRUCTURA DE COSTOS

RUBRO	AÑO 1
Personal Operador	9.593.039,57
Software y licenciamiento	200.000,00
Energía de tracción	4.070.365,27
Energía auxiliar	3.315.883,61
Mtto Material Rodante	2.550.418,74
Mtto Infraestructura	772.854,17
Mtto Estaciones	704.679,00
Limpieza	1.790.000,00
Recaudo	2.910.060,00
Seguros	1.160.794,72
Seguros Empresa Metro	3.058.332,00
Aranceles	498.490,94
Seguridad Civil	2.392.000,00
Fiscalización y Gerencia Operacional	7.146.484,00
Gastos Generales	2.811.900,08
Transferencia tecnológica	
<b>Total Anual</b>	<b>42.975.302,10</b>
<b>IVA</b>	<b>4.140.109,33</b>
<b>TOTAL</b>	<b>47.115.411,43</b>

Kilómetros de operación anual estimados:  
2,576,180.00

## ESTRUCTURA DE INGRESOS

- El principal rubro de ingreso corresponde a los recursos generados directamente por la TARIFA DE LOS USUARIOS (Considera el pago de tarifa únicamente de los usuarios del metro)
- Ingresos correspondientes a los valores generados por componentes no operacionales (Comercialización de áreas del sistema, publicidad, ventas de servicios)
- Aporte fiscal del presupuesto municipal para el servicio (Variable en correspondencia con el valor establecido de la tarifa al usuario)

REFERENCIAS VALORATIVAS





# DETALLE DE COSTOS TOTALES DEL SERVICIO

RUBRO	PREOPERACIÓN	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3
Personal Operador	2.788.893,77	9.593.039,57	9.702.365,00	10.085.003,99
Software y licenciamiento	1.000.000,00	200.000,00	202.400,00	204.828,80
Energía de tracción	1.356.788,42	4.070.365,27	4.151.772,57	4.234.808,03
Energía auxiliar		3.315.883,61	3.333.267,31	3.355.834,98
Mtto Material Rodante	850.139,58	2.550.418,74	2.664.235,98	2.750.130,94
Mtto Infraestructura	257.618,06	772.854,17	807.344,24	833.373,01
Mtto Estaciones	277.339,50	704.679,00	713.135,15	721.692,77
Limpieza	594.749,97	1.790.000,00	1.811.480,00	1.833.217,76
Recaudo		2.910.060,00	3.201.066,00	3.521.172,60
Seguros	505.397,36	1.160.794,72	1.174.724,26	1.188.820,95
Seguros Empresa Metro	1.529.166,00	3.058.332,00	3.095.031,98	3.132.172,37
Aranceles	166.163,65	498.490,94	520.737,03	537.525,59
Seguridad Civil	1.196.000,00	2.392.000,00	2.420.704,00	2.449.752,45
Fiscalización y Gerencia Operacional	3.558.000,00	7.146.484,00	7.232.241,81	7.319.028,71
Gastos Generales	2.879.966,70	2.811.900,08	2.845.642,88	2.879.790,60
Transferencia tecnológica	70.000,00			199.000,00
<b>Total Anual</b>	<b>17.030.223,00</b>	<b>42.975.302,10</b>	<b>43.876.148,20</b>	<b>45.246.153,54</b>
IVA	1.359.851,12	4.140.109,33	4.234.056,03	4.384.818,93
<b>SUBTOTAL</b>	<b>18.390.074,12</b>	<b>47.115.411,43</b>	<b>48.110.204,24</b>	<b>49.630.972,47</b>
<b>TOTAL PREOPERACIÓN Y OPERACIÓN</b>				<b>163.246.662,25</b>

# PRESUPUESTO CONTRATO DE OPERACIÓN Y MTO.

	PREOPERACIÓN	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3
Pago de Nómina	\$ 2.788.893,77	\$ 9.593.039,57	\$ 9.702.365,00	\$ 10.085.003,99
Software y licenciamiento	\$ 1.000.000,00	\$ 200.000,00	\$ 202.400,00	\$ 204.828,80
Energía				
Mtto Material Rodante	\$ 850.139,58	\$ 2.550.418,74	\$ 2.664.235,98	\$ 2.750.130,94
Mtto Infraestructura, Instalaciones y Vía	\$ 257.618,06	\$ 772.854,17	\$ 807.344,24	\$ 833.373,01
Mtto Escaleras, ascensores, estaciones	\$ 277.339,50	\$ 704.679,00	\$ 713.135,15	\$ 721.692,77
Limpieza	\$ 594.749,97	\$ 1.790.000,00	\$ 1.811.480,00	\$ 1.833.217,76
Recaudo				
Seguros	\$ 505.397,36	\$ 1.160.794,72	\$ 1.174.724,26	\$ 1.188.820,95
Aranceles	\$ 166.163,65	\$ 498.490,94	\$ 520.737,03	\$ 537.525,59
Seguridad Civil	\$ 1.196.000,00	\$ 2.392.000,00	\$ 2.420.704,00	\$ 2.449.752,45
Gastos Generales	\$ 2.879.966,70	\$ 2.811.900,08	\$ 2.845.642,88	\$ 2.879.790,60
Transferencia tecnológica	\$ 70.000,00			\$ 199.000,00
<b>Total Anual</b>	<b>\$ 10.586.268,58</b>	<b>\$ 22.474.177,22</b>	<b>\$ 22.862.768,53</b>	<b>\$ 23.683.136,86</b>
IVA	\$ 1.270.352,23	\$ 2.637.082,35	\$ 2.681.043,78	\$ 2.777.473,35
<b>SUBTOTAL</b>	<b>\$ 11.856.620,81</b>	<b>\$ 25.111.259,57</b>	<b>\$ 25.543.812,31</b>	<b>\$ 26.460.610,22</b>
<b>TOTAL OPERACIÓN CONTRATO</b>				<b>\$ 88.972.302,90</b>

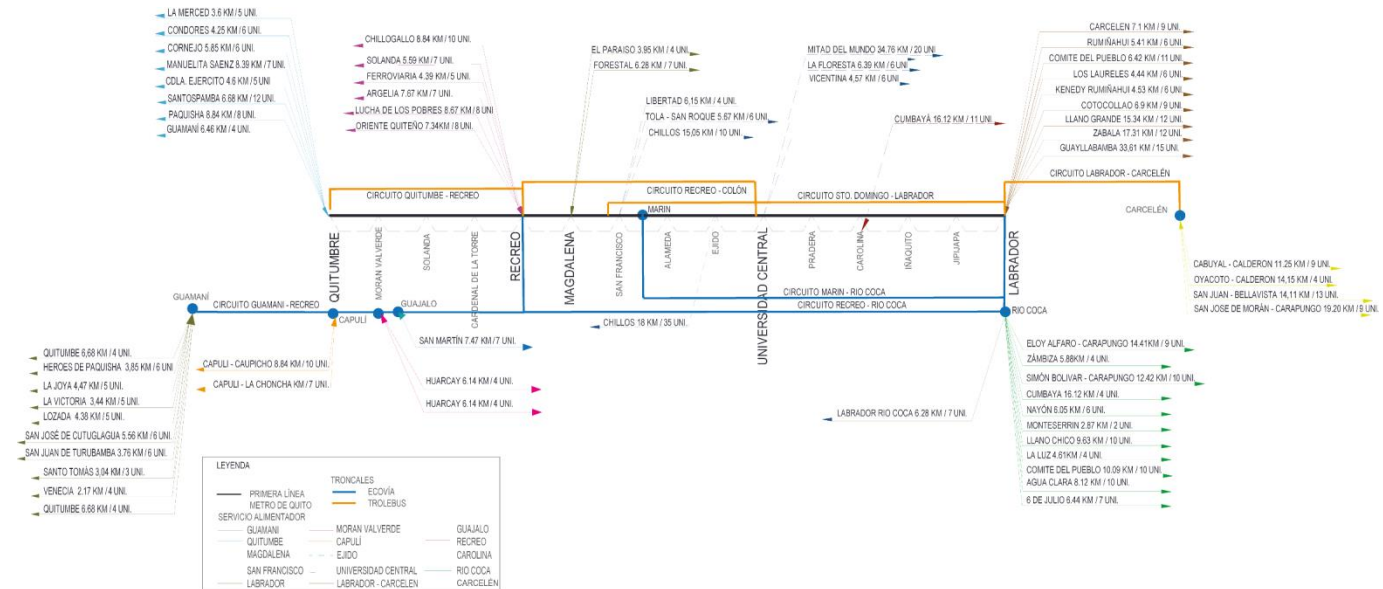
# ESTRUCTURA DE SERVICIOS FASE I

## CONDICIONES GENERALES DEL SERVICIO

- El subsistema Metro se integra física y tarifariamente con la totalidad de los actuales servicios del subsistema MetroBusQ.
- La única reestructuración funcional de rutas se produce en los servicios troncales del Corredor Central Trolebús, para evitar la competencia del servicio con el Subsistema Metro
- La optimización del sistema de rutas se basa en la eliminación de oferta redundante y eliminación de competencia con el subsistema Metro.
- Lo anterior implica una evaluación del uso de la oferta excedente de buses troncales y la potencial incorporación de nueva oferta con tecnologías amigables con el ambiente.
- El subsistema Metro y el Subsistema MetroBusQ, gestionarán de manera autónoma los sistemas de recaudo y ayuda a la operación del servicio.
- La Administración de los recursos del sistema de transporte público, tendrán como herramienta de gestión un Fideicomiso específico.

## PLAN OPERACIONAL EN LÍNEA

JORNADA	TIPO	HORA		AÑO					
		Inicio	Fin	1		2		3	
LABORABLE	HPM	6:00	8:00	15	4'	15	4'	18	3' 30"
	HNS	8:00	19:00	10	6'	10	6'	12	5'
	HV	19:00	22:00	8	8'	8	8'	8	8'
SÁBADOS	HNS	6:00	19:00	10	6'	10	6'	10	6'
	HV	19:00	21:00	8	8'	8	8'	8	8'
NO LAB.	HV	6:00	21:00	6	10'	6	10'	6	10'
DESCRIPCIÓN				Trenes	Intervalo	Trenes	Intervalo	Trenes	Intervalo



# **ANEXO 3**

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito  
Secretaría de Movilidad  
Empresa Metro de Quito – Empresa de Pasajeros de Quito



PROYECTO DE ORDENANZA DE IMPLEMENTACIÓN DEL  
SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE SITP-DMQ

Mesa de Trabajo No. 4

**PLAN OPERACIONAL SISTEMA INTEGRADO DE  
TRANSPORTE SITP-DMQ**

**FASE PRIMERA DE INTEGRACIÓN - ETAPA 1**

Quito – 05 de febrero 2020

## FASE PRIMERA DE INTEGRACIÓN - ETAPA 1



### ***SERVICIOS INVOLUCRADOS***

- Primera Línea Metro
- Corredores administrados por EPMTQP:
  - Corredor Central – Trolebús
  - Corredor Oriental (Nororiental Ecovía y Suroriental)
  - Todos los Alimentadores de los Corredores a las Estaciones de Transferencia.
- Rutas Semi Express de Conexión entre los Valles y Estaciones del Metro Operadores Privados (no integradas tarifariamente).

### ***COBERTURA DEL SERVICIO***

- Demanda del Sistema Integrado Etapa 1: 590.000 pasajeros/día
- Demanda Metro: 290.000 pasajeros/día.
- Costos operacionales de los servicios integrados: USD \$ 166'860.813

## FASE PRIMERA DE INTEGRACIÓN - ETAPA 1



### TARIFAS INDIVIDUALES CALCULADAS POR SUBSISTEMA

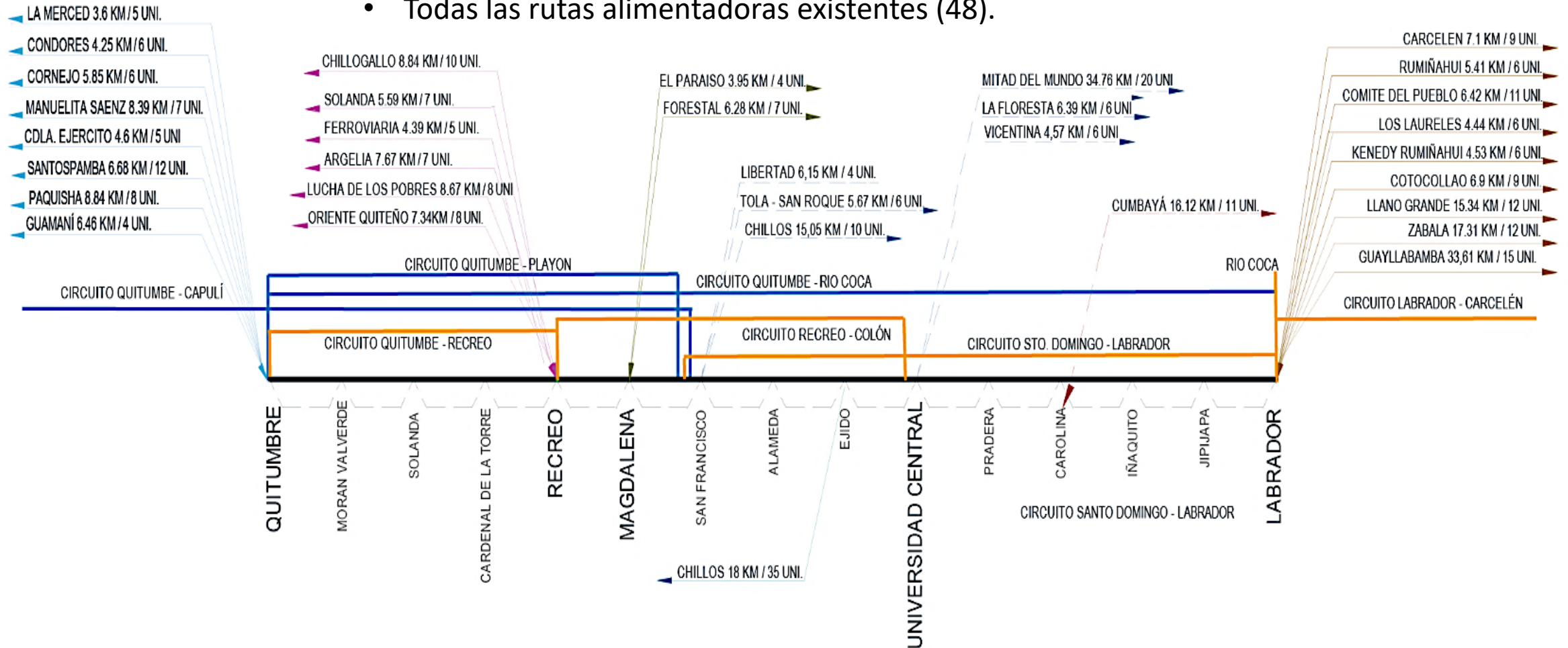
SUBSISTEMAS	TARIFA TÉCNICA	TARIFA COMPLETA USUARIO	TARIFA PREFERENCIAL USUARIO	TARIFA PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD
Convencional Urbano	0,32	0,35	0,17	0,14
Convencional Intracantonal Combinado Y Rural	mínima 0.35 ctvs. incremental conforme a la distancia. Detalle anexo 4 del Proyecto de Ordenanza.			
Metrobús Q*- EPMT PQ	0,53	0,59	0,29	0,24
Metrobús Q - Op. Privados Corredor Sur Occidental	0,52	0,58	0,29	0,23
Metrobús Q - Op. Privados Corredor Central Norte	0,35	0,39	0,19	0,16
Metro* (225.000 pasajero/día)	0,75	0,84	0,42	0,34

# FASE PRIMERA DE INTEGRACIÓN - ETAPA 1



## ESQUEMA DE SERVICIOS INTEGRADOS – PLAN OPERACIONAL

- Primera Línea de Metro
- Corredor Central Trolebús
- Corredor Oriental (Ecovía y Sur Oriental)
- Todas las rutas alimentadoras existentes (48).





# FASE PRIMERA DE INTEGRACIÓN - ETAPA 1

## TARIFAS INTEGRADAS

SUBSISTEMA	EQUILIBRIO	ESCENARIO 1	ESCENARIO 2	ESCENARIO 3	ESCENARIO 4	ESCENARIO 5
	TARIFA	TARIFA	TARIFA	TARIFA	TARIFA	TARIFA
METROBÚS-Q (Empresa de Pasajeros)	\$ 0,60	\$ 0,25	\$ 0,45	\$ 0,45	\$ 0,45	\$ 0,45
METRO	\$ 0,80	\$ 0,45	\$ 0,65	\$ 0,65	\$ 0,65	\$ 0,65
INTEGRACIÓN: METRO + METROBÚS-Q (Empresa de Pasajeros)	\$ 0,27	\$ 0,05	\$ 0,05	\$ 0,10	\$ 0,15	\$ 0,20
INTEGRACION: METROBÚS-Q (Empresa de Pasajeros) + METRO	\$ 0,47	\$ 0,25	\$ 0,25	\$ 0,30	\$ 0,35	\$ 0,40
TARIFA INTEGRADA TOTAL	\$ 1,07	\$ 0,50	\$ 0,70	\$ 0,75	\$ 0,80	\$ 0,85

INGRESOS (PROMEDIO 5 AÑOS)	EQUILIBRIO	ESCENARIO 1	ESCENARIO 2	ESCENARIO 3	ESCENARIO 4	ESCENARIO 5
INGRESOS TARIFARIOS ANUALES	\$ 161.360.813	\$ 69.971.648	\$ 111.537.928	\$ 115.694.556	\$119.851.184	\$124.007.812
INGRESOS NO OPERACIONALES ANUALES	\$ 5.500.000	\$ 5.500.000	\$ 5.500.000	\$ 5.500.000	\$ 5.500.000	\$ 5.500.000
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>\$ 166.860.813</b>	<b>\$ 75.471.648</b>	<b>\$ 117.037.928</b>	<b>\$ 121.194.556</b>	<b>\$125.351.184</b>	<b>\$129.507.812</b>

CUADRO RESUMEN (PROMEDIOS 5 AÑOS)	EQUILIBRIO	ESCENARIO 1	ESCENARIO 2	ESCENARIO 3	ESCENARIO 4	ESCENARIO 5
COSTOS	\$ 166.860.813	\$ 166.860.813	\$ 166.860.813	\$ 166.860.813	\$166.860.813	\$166.860.813
INGRESOS	\$ 166.860.813	\$ 75.471.648	\$ 117.037.928	\$ 121.194.556	\$125.351.184	\$129.507.812
<b>COMPENSACIÓN ANUAL</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 91.389.165</b>	<b>\$ 49.822.885</b>	<b>\$ 45.666.257</b>	<b>\$ 41.509.629</b>	<b>\$ 37.353.001</b>

- Los Servicios Convencionales Urbanos tendrán una tarifa de 0,35 ctvs.
- No se incluye reposición de flota ni pasivo laboral (16 millones) de la EPMPQ - METRO.
- Si se invierte en flota eléctrica se incrementaría un valor adicional.
- Conforme se vayan incluyendo más servicios al SITP (Etapa 2), el subsidio podría continuar incrementándose, dependiendo del escenario.

Dos o más integraciones no tienen costo dentro de ventana de tiempo de 90 minutos.

### CONDICIONES PARA LA ESTRUCTURACIÓN DE LOS SERVICIOS INTEGRADOS DE TRANSPORTE

- No se autorizará nuevas modificaciones en las redes del subsistema convencional urbano, sino solo en el contexto de la reestructuración de rutas.
  - Realizar los cambios en los anexos de los contratos de operación de todas las rutas que deberán ser modificadas por afectación o alimentación al Metro.
  - Las unidades de transporte nuevas que se incorporen a las rutas alimentadoras, deberán utilizar buses con tecnología amigable con el medio ambiente.
  - Los servicios alimentadores en esta Etapa operarán aportando usuarios para todas las troncales involucradas incluido el Metro.
- 
- En los servicios del subsistema convencional urbano y combinados y rurales tendrán integración física pero no tarifaria: Valles de los Chillos, Tumbaco, Mitad del Mundo y Guayllabamba.
  - En los barrios donde actualmente operan rutas alimentadoras al Sistema Integrado de Transporte, no podrán operar unidades de rutas convencionales e intraprovinciales.
  - En el caso de las rutas intraprovinciales se deberán efectuar modificaciones en coordinación con la ANT:

## FASE PRIMERA DE INTEGRACIÓN - ETAPA 1



### CONDICIONES PARA LA OPERACIÓN INTEGRADA

- Implementación de la estructuración de los servicios de transporte involucrados en la Etapa 1 del sistema integrado de transporte (actos administrativos, legales y técnicos operacionales correspondientes).
  - Suscripción de los nuevos contratos de operación con los operadores involucrados.
  - Selección y contrato de operación y mantenimiento para la primera línea del metro de Quito.
- 
- Implementación del sistema integrado de recaudo (SIR), sistema de ayuda a la explotación (SAE) y sistema de información al usuarios (SIU):
    - Primera Línea Metro de Quito (Empresa Metro de Quito).
    - Corredores administrados por EPMTQP (Secretaría de Movilidad).
  - Definición del modelo de gestión del recaudo de tarifas del SITP-DMQ (fideicomiso).
  - Definición del modelo de gestión del proceso de implementación y operación del SITP-DMQ.

### CONSIDERACIONES PARA LA ESTRUCTURACIÓN DE LOS SERVICIOS EN LA ETAPA 2

La Secretaría de Movilidad en coordinación con la EPMTQP y la EPMMQ, considera aplicar los siguientes criterios técnicos, sobre la operación de los corredores Suroccidental y Central Norte:

- Corredor Central Norte: recorte de la troncal hasta Santa Prisca.
- Creación de la Subtroncal Amazonas.
- Corredor Suroccidental: Recorte de todos los servicios ramales hasta la Estación La Magdalena y a las estaciones del Metro en el Sector Sur.
- Creación de un servicio dimensionado para atender los sectores entre Magdalena, Dos Puentes, San Diego, San Roque, El Tejar y Miraflores, y del servicio de conexión Magdalena – Centro Histórico – Miraflores.
- Implementar los de servicios de superficie del Sistema Metrobús-Q complementaria al Metro.