



1. DEFINICIÓN DEL PROYECTO

1.1. Nombre del Proyecto

- OPERACIÓN DE LOS CORREDORES DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO

1.2. CATEGORÍA DEL PROYECTO

1.2.1. Categoría

- Inversión

1.2.2. Subcategoría

- Generación de capacidades sociales

1.3. ALINEACIÓN ESTRATÉGICA

Tabla 1: ALINEACIÓN ESTRATÉGICA 2022

Información requerida	Descripción
Agenda de Desarrollo Sostenible	11.Ciudades y comunidades sostenibles
Meta de la Agenda de Desarrollo Sostenible	11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad
Plan Nacional de Desarrollo	Proteger a las familias, garantizar sus derechos y servicios, erradicar la pobreza y promover la inclusión social
Lineamiento Territorial	Impulsar modelos de transporte público masivos de calidad y eficientes energéticamente
Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PMDOT)	4. Por un Quito conectado: brindar opciones de movilidad y conectividad confiables, de calidad, eficientes y seguras.
Política PMDOT	Promover la seguridad, calidad, conectividad y accesibilidad en la movilidad de personas y mercancías dentro del DMQ.
Estrategia Operativa	Consolidar el transporte público metropolitano como un sistema integrado, intermodal, sostenible, de calidad, con amplia cobertura y conectividad.
Plan de Gobierno	Eje territorial
Líneas de Gestión	Movilidad eficiente, ordenamiento territorial, uso del suelo y del espacio público, crecimiento urbano controlado, manejo responsable del ambiente, corresponsabilidad en la transición ecológica, economía circular y conectividad.



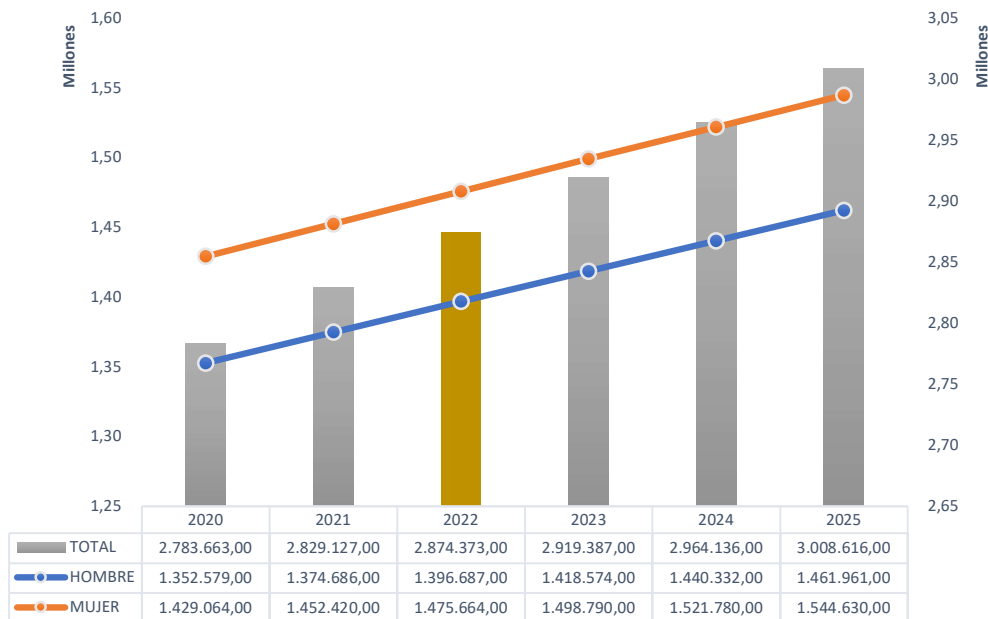
Información requerida	Descripción
Estrategias	Generar un modelo de gestión integral y sostenible de las empresas públicas metropolitanas relacionadas con el sector movilidad.
Plan Estratégico Institucional (PEI)	<p>Misión: Somos una empresa pública que administra y opera el sistema integrado de transporte de pasajeros con mayor cobertura en el DMQ, movilizándolo a los usuarios por carriles exclusivos, en el menor tiempo posible, con una flota de alta capacidad, seguridad, personal calificado, infraestructura adecuada e inclusiva, siendo un referente del cuidado del medio ambiente.</p> <p>Visión: Ser una empresa pública de transporte sostenible, con un servicio de calidad basada en una amplia cobertura, integración multimodal eficiente, tecnología de vanguardia, para cumplir las necesidades de los usuarios y poniendo nuestra experiencia al servicio de los sistemas de transporte masivos nacionales e internacionales.</p>

1.4. COBERTURA Y LOCALIZACIÓN

○ COBERTURA:

Conforme la proyección realizada por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), el cantón Quito al 2022, alcanzaría la población de 2.874.373.

Gráfico 1: PROYECCIÓN POBLACIONAL - CANTÓN QUITO



Fuente: INEC, Oficio Nro. INEC- 2021-0291-O de 29 de julio de 2021

La Secretaria de Movilidad, rectora en materia de movilidad, ha establecido que el 73% de la población usa el transporte público como modo de movilización motorizado, por lo que mejorar y ordenar el Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros de DMQ, supone realizar mejoras en beneficios de la mayoría de la población.



En la actualidad en la ciudad de Quito, en el subsistema Convencional se realizan un millón seiscientos mil viajes; y, en el Subsistema Metrobús-Q, un millón de viajes, en un día laborable, estos son datos importantes en una población de 1'978.376 habitantes (área urbana ciudad de Quito), por lo que es prioritario generar medidas orientadas a mejorar el servicio, en función de las necesidades de los usuarios del transporte público, así como propiciar el incremento del uso del transporte público por parte de la población, en detrimento del uso del vehículo particular.

o LOCALIZACIÓN:

Cantón Quito

1.4.1. Georreferenciación

Gráfico 2: Cobertura Servicio brindado EPMTPO



Gráfico 3: Rutas BRT - EPMTPO





1.5. MONTO

Tabla 2: Monto requerido para la ejecución del proyecto, por fuente de financiamiento

FUENTE DE FINANCIAMIENTO	MONTO TOTAL POR FUENTE (US\$)
RECURSOS PROPIOS	\$ 7.998.719,02
RECURSO MUNICIPALES	\$ 33.120.546,87
TOTAL (US\$)	\$ 41.119.265,89

1.6. PLAZO DE EJECUCIÓN

El proyecto tendrá una duración de 12 meses (enero 2022 - diciembre 2022).

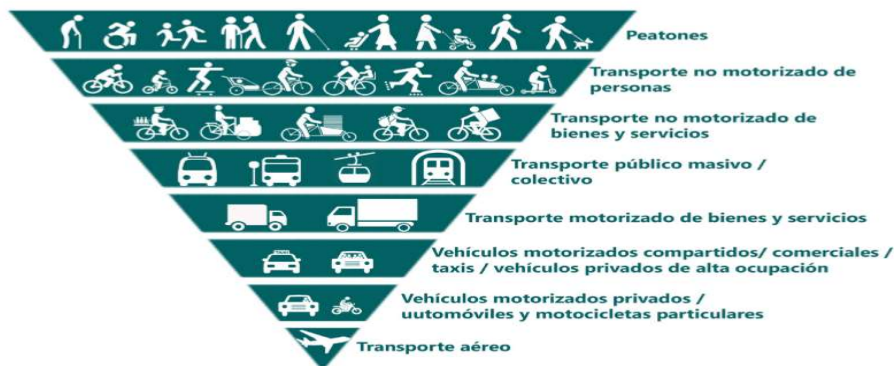
1.7. DIAGNÓSTICO Y PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La oferta del transporte público en el DMQ, con las rutas de buses convencionales¹ siguen siendo la mayor oferta y cobertura del servicio con un 61,4% de participación, sin tomar en cuenta la demanda atendida por los buses alimentadores de los subsistemas integrados BRT, la cual es proporcionada también con buses convencionales, alcanzando una participación del 7,9%; servicios que operan en el sistema vial compartido con el resto de los modos de transporte motorizado, lo que implica soportar las deficiencias del sistema de circulación y el tráfico que se presenta sobre todo en la red vial principal.

El subsistema de corredores integrados BRT, atienden el 21,8% de la demanda total del DMQ; mientras que el subsistema de rutas convencionales, el 61,4%. El resto de la demanda corresponde a los servicios especiales de transporte escolar e institucional, que, si bien es un transporte de carácter privado, finalmente es un servicio de transporte colectivo, razón por la cual se le agrupa dentro de este modo de transporte.

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

Gráfico 4: Pirámide Inversa de Movilidad



¹ Subsistema de buses convencionales es el que está siendo atendido por buses estandarizados de 70 y 90 pasajeros (sentados y de pie), con al menos 2 puertas. Ordenanza Metropolitana No. 0247.



Fuente: Quito Visión 2040 y su nuevo modelo de Ciudad

En el PMDOT (2021 – 2031), bajo lo señalado describe que: *“se utilizará el Transporte Público (TP) como medio preferente de desplazamiento mediante un sistema integrado multimodal, con tarifa unificada, sostenible, de calidad, con amplia cobertura y conectividad vial que privilegien al peatón y al ciclista. Además, la cobertura del transporte público permite acceder a equipamientos, espacios de recreación y servicios, en favor de la equidad territorial”*.

Según el Plan Maestro de Movilidad (2009 – 2025), la movilización de las personas se produce mediante el uso de distintas formas o modos de transporte que pueden o no estructurarse como sistemas y que constituyen la partición modal. Cuando esos modos están interrelacionados o son complementarios, es decir conforman un sistema, se puede hablar de una partición intermodal. La implementación de un sistema de transporte público intermodal es clave para combinar viajes en transporte público y bicicleta, así como reasignar espacio vial para ampliar aceras en beneficio de la movilidad del peatón, de manera que se desincentive el uso del transporte privado y se fortalezca la vitalidad de las centralidades con el uso adecuado del espacio público.

La conectividad y el sistema vial en el DMQ estarán acorde al crecimiento estratégico del territorio, **priorizando el transporte público** y los otros modos de transporte sostenible. La red vial de conexión interdistrital, interurbana, rural y urbana debe concretarse con el propósito de articular las centralidades del DMQ en función del ordenamiento territorial, con un estricto control de la expansión urbana y la dispersión poblacional. Además, se deberá considerar como prioritarias las zonas con mayor densidad poblacional que carecen de vías expresas, arteriales o colectoras.

El sistema integrado de transporte público (SITP) del DMQ, categorizado como transporte motorizado público, constituye la alternativa más efectiva para descongestionar las vías por el excesivo uso del automóvil privado, beneficiar al ambiente, mejorar la calidad de vida de los ciudadanos al disminuir el tiempo de traslado y alcanzar la equidad territorial.

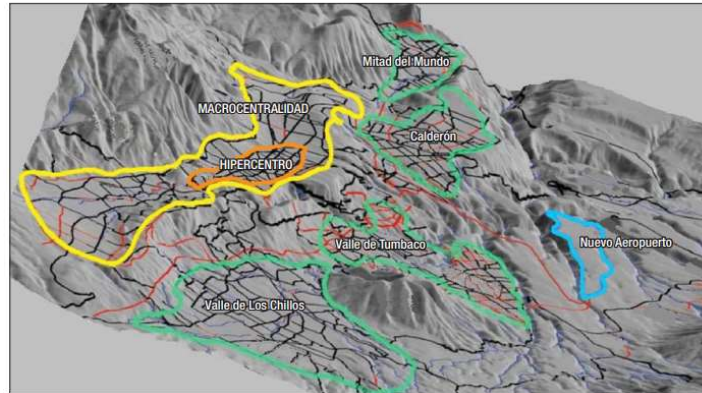
Para obtener un servicio de calidad el SITP se debe buscar la integración física y tarifaria de todas las modalidades de transporte público y privado existentes en la ciudad, en donde la Primera Línea del Metro de Quito, constituye el eje estructurador y los corredores existentes que son: el sistema de corredores troncales o BRT (Trolebús, Ecovía, el Corredor Central Norte, el Corredor Suroriental y el Corredor Sur Occidental,) por un lado; y el sistema de Alimentadoras y Buses Convencionales por el otro.

La problemática actual se debe a la reestructuración de rutas del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), representa un reto en cuanto a las políticas de movilidad de la ciudad. En la actualidad, el sistema de transporte convencional presenta deficiencias respecto a la calidad del servicio, cobertura, redundancia de rutas, competencia, inseguridad, entre otras. Por eso, es de carácter urgente racionalizar el sistema en todos sus aspectos, por medio de la optimización de rutas, la implementación del Sistema Integrado de Recaudo (SIR) entre todas las modalidades del transporte público, racionalización del sistema, modernización y colocando buses eficientes al servicio de la ciudadanía.

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTPO), administra el sistema BRT, conformado por líneas en sentido longitudinal norte-sur (Trolebús y Ecovía) que complementa su servicio con la interconexión mediante buses alimentadores para cubrir el transporte público en las periferias de la meseta central debido al incremento de los asentamientos humanos en los últimos años y las condiciones del tránsito adversas, derivadas de las condiciones geográficas de la ciudad, la concentración de servicios en el hipercentro, el crecimiento del área suburbana, aumento de la flota vehicular, entre otros.

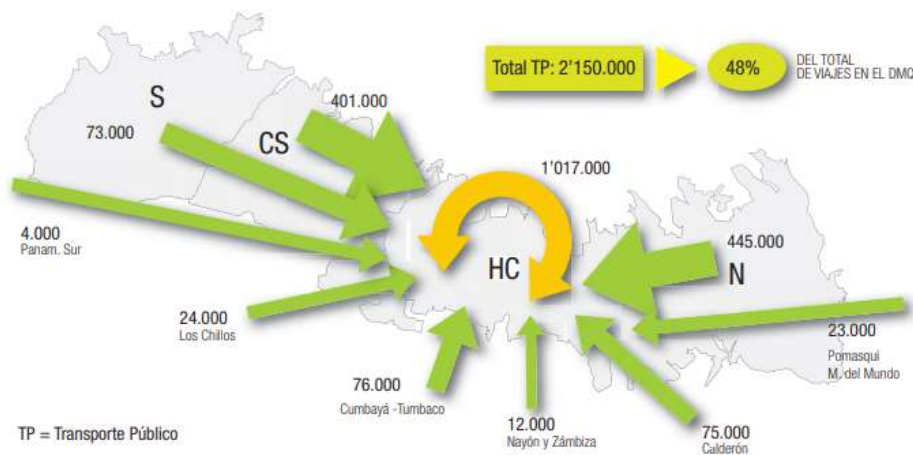


Gráfico 5: Macrocentralidad del DMQ y el hipercentro de Quito



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

Gráfico 6: Número de desplazamiento motorizados /día en TP al Hipercentro de Quito – 2025



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

En cuanto al transporte público municipal, se inició hace más de veinte años con la implementación de troncales de los corredores integrados BRT, en los cuales hasta hoy se dispone de líneas aéreas contacto (LAC) para el corredor central Trolebús lo que posibilita que sus unidades operen con energía eléctrica, los mismos que están próximos a cumplir su vida útil.

Conforme los años han pasado se fue ampliando la demanda de la ciudad y por ende las capacidades institucionales de la empresa, siendo que a octubre de 2021 la empresa administra tres corredores: Trolebús, Ecovía (nororiental y suroriental), para lo cual cuenta con 1.841 trabajadores ejerciendo labores de conducción, fiscalización, recaudación, mantenimiento de flota e instalaciones y labores administrativas; además y con una flota propia de 295 unidades (trolebuses, articulados, biarticulados y buses tipo). Adicionalmente, la EPMPQ administra la prestación de servicio de alimentadores en los corredores, el cual se conforma de 48 rutas con una flota de 348 buses y genera el gasto operacional para el corredor sur occidental.

La integración, con las rutas alimentadoras, aportaron al desarrollo de la ciudad, al generar un conjunto de beneficios, cuyos aspectos más visibles han sido los siguientes:

- Mejoramiento de la calidad del servicio.



- Ahorro de tiempo de viaje de los ciudadanos.
- Disminución de los costos de operación, a través de una racionalización del conjunto del sistema operativo.
- Mejoras ambientales, al reducir kilómetros de recorrido e incorporar oferta de transporte eléctrico (trolebús).
- Reducción de la ocupación del espacio vial destinado al sistema de transporte público, al eliminar la redundancia de itinerarios.
- Creación de oportunidades de recuperación de espacios públicos y la promoción de usos múltiples asociados a los equipamientos del sistema.

1.8. LÍNEA BASE DEL PROYECTO

La EPMTQP ejecuta obras de adecuación y mantenimiento de infraestructura en los corredores Trolebús y Ecovía con el propósito de mejorar el servicio de transporte a los pasajeros, así como las condiciones laborales del personal de la empresa.

La empresa actualmente dispone al servicio del usuario y de los funcionarios las siguientes instalaciones:

Tabla 3: Infraestructura de la EPMTQP

INFRAESTRUCTURA	TOTAL
Paradas	86
Estaciones y terminales	9
Edificios oficinas administrativas	2
Talleres	3
Dispensadores de combustible	6

Fuente: Coordinación de Infraestructura

○ Paradas:

La Secretaria de Movilidad mediante Resolución No. 011-SM-2012 del 10 de mayo del 2012 resuelve “delegar la gestión integral de la infraestructura e instalaciones de las paradas, estaciones y terminales del Subsistema de Transporte Metrobús-Q a la Empresa Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito”.

Esta delegación incluye las actividades de administración, mantenimiento, custodia y seguridad de las paradas, estaciones y terminales de conformidad con el Ordenamiento Jurídico Nacional y Metropolitano.

○ Estaciones y terminales:

Las estaciones y terminales hacen referencia al espacio físico en el cual terminan y comienzan todas las líneas de servicio de transporte de la empresa. Es así como el corredor central Trolebús dispone de 7 estaciones y terminales las cuales son Carcelén, Labrador, Villa flora, El Recreo, España, Moran Valverde y Quitumbe, en tanto que el corredor Ecovía dispone 5 estaciones y terminales las cuales se componen en: Río Coca, Marín Central, Playón Marín, Capulí y Sur Guamaní.

○ Infraestructura y Equipamiento de los talleres de la EPMTQP:

Con el objetivo de tener una mayor capacidad de respuesta al mantenimiento de las unidades articuladas, biarticuladas y aportar a la operación del Sistema Integrado de Transporte (SIT), la EPMTQP cuenta con tres talleres mecánicos especializados ubicados en: El Recreo, Chiriyacu y Río Coca, los mismos que cuentan con espacios adecuados para solventar las necesidades de la flota operativa de los corredores Ecovía y Trolebús. Allí se realizan mantenimientos preventivos y correctivos, servicio de vulcanizadora,



reparación de carrocerías, arreglo de componentes, motores, cajas de cambios, auxilios en la vía, entre otros.

El taller el Recreo opera desde mayo de 1996, Río Coca desde junio de 2016 y Chiriyacu desde noviembre de 2017. Los tres espacios de reparación reciben ocho unidades por día que ingresan para el mantenimiento preventivo de la flota que opera el SIT.

Debido a que la flota de la EPMTPO son vehículos únicos en el país, la empresa aprovecho la oportunidad de crear talleres propios para estas unidades, facilitando su reparación y mantenimiento en caso de incidentes o algún desperfecto propio por la operación o por el tiempo de servicio. Además, el equipo técnico dispone de vehículos de auxilio, que les permite intervenir en un bus cuando se encuentre con algún tipo de daño en ruta.

- **Dispensadores de Combustible**

La EPMTPO dispone de 6 surtidores de diésel en las terminales, colocadas de forma estratégica para abastecer la demanda de combustible de la flota, los mismos que se encuentran ubicados en los corredores: trolebús (Labrador, Quitumbe y Recreo) y Ecovía (Río Coca y Guamaní).

- **Servicio de buses alimentadores**

Hasta el mes de octubre 2021, en el servicio de alimentadores transportó 41.163.176 de pasajeros para los corredores trolebús, Sur Oriental y Nor Oriental Ecovía. Los barrios beneficiados, del área urbana y rural, son: Martha Bucaram, Lucha de los Pobres, San Martín, Puente de Guajaló, Oriente Quiteño, Solanda, Ciudadela Lozada, Paquisha, Argelia, Magdalena, Chimbacalle, La Forestal, Chillogallo, Huarca, Girón, Ferroviaria, Santospamba, la Tola, San Roque, La Joya, Guamaní, Héroes de Paquisha, El Porvenir, La Victoria, La Cocha, Capulí, San José de Cutuglahua, Santo Tomás 1, San Juan de Turubamba, Cumandá, Playón de la Marín, corredor Nor Oriental Ecovía, 6 de julio, Agua Clara, Carapungo, La Bota, Comité del Pueblo, Kennedy, Edén, Rumiñahui, Comité del Pueblo, San Juan, Bellavista, Oyacoto, Carcelén Cumbayá, La Luz, Llano Chico, Llano Grande, Monteserrín, Nayón, Zámiza, Cotocollao, Zabala, Cisne, Cabuyal, Calderón, San José de Morán, Carapungo.

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

- a) El Corredor Central Trolebús, circula de sur a norte por el carril exclusivo central a lo largo de las Avenidas Cóndor Ñan, Quitumbe Ñan, Teniente Hugo Ortiz, Maldonado, 10 de agosto y Galo Plaza Lasso. El corredor central dota de servicio en el Centro Histórico de la ciudad, en él se encuentran los terminales de integración Quitumbe, Morán Valverde, El Recreo, El Labrador y Carcelén.
- b) El Corredor Ecovía, circula de sur a norte por el carril exclusivo a lo largo de las avenidas Pichincha, Gran Colombia, Tarqui, 6 de diciembre. En este corredor existen los terminales de integración Playón de La Marín y Río Coca.
- c) El Corredor Suroccidental circula de sur a norte por el carril exclusivo a lo largo de la avenida Maldonado, calle Amor, Napo, Velasco Ibarra, Pichincha, Gran Colombia y 12 de octubre. En este corredor se encuentran los terminales de integración Guamaní, Capulí, El Recreo y Playón de La Marín. El corredor finaliza al norte en la parada Universidades, en la Av. 12 de octubre.



1.9. ANÁLISIS DE OFERTA Y DEMANDA

1.9.1. Demanda

A medida que se han incorporado servicios, como extensión de corredores e implementación de rutas alimentadoras, se han incrementado el número de pasajeros transportados en el Sistema, posterior a los efectos secundarios del aislamiento por la pandemia de COVID-19. Considerando los escenarios y pasando limitaciones impuestas por el COE nacional, la meta planificada para el 2021 fue de 129 millones de pasajeros, tanto en el servicio de troncales como de buses alimentadores.

Durante el año 2021 el número de pasajeros transportados (troncales y alimentadores) fue de 130.598.083, conforme la siguiente tabla.

Tabla 4: Pasajeros transportados año 2021

TROLEBÚS	NOR ORIENTAL	SUR ORIENTAL	SUR OCCIDENTAL	CENTRAL NORTE	PASAJEROS TRANSPORTADOS 2021
45.991.180	22.159.655	20.142.629	32.052.927	10.251.692	130.598.083

Los datos de los corredores sur occidental y central norte son facilitados por los consorcios de los cuales son administrados.

1.9.2. Oferta

Tabla 5: Flota efectiva

TIPO DE FLOTA	FLOTA EFECTIVA
TROLEBÚS	68
VOLVO B10 (ECO BUSES)	23
VOLVO B12 (CSO)	80
MB-500	40
ALIMENTADORES	4
BIARTICULADOS	80

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

Corredor Central Trolebús:

- C1 El Recreo – El Labrador
- C4 Quitumbe – Colón
- C6 Quitumbe – Recreo

Corredor Suroriental:

- E1 Guamaní – Universidades
- E3 Playón de la Marín – Río Coca
- E2 Quitumbe – Río Coca
- E4 Quitumbe – Playón de la Marín
- E6 Quitumbe – El Recreo
- E1R Guamaní – El Recreo



1.9.3. Estimación del déficit o demanda insatisfecha

En atención al requerimiento de movilización de 329.832 pasajeros por día, en troncales y por el servicio de alimentadores es necesario que la flota esté a disposición de la ciudadanía cumpliendo con el intervalo de tiempo. Además, es necesario realizar el mantenimiento de la infraestructura de las paradas, estaciones, terminales y talleres.

Como servicio complementario la EPMTPO, está considerando la contratación del servicio de limpieza, seguridad, traslado de valores y servicio de internet en las diferentes infraestructuras y los buses de la empresa.

1.10. Objetivos del proyecto

1.10.1. Objetivo general

Incrementar la prestación eficiente del servicio de transporte de pasajeros en las troncales administradas por la EPMTPO.

1.10.2. Objetivos específicos

- Gestionar la operación de servicios complementarios para el SITP
- Realizar el mantenimiento adecuado a la flota de la empresa
- Realizar pagos por finalizar de ejercicios fiscales anteriores

1.11. Indicadores de resultados

- Número de Pasajeros – Pago - Viaje transportados

Este indicador permitirá cuantificar el número de pasajeros transportados, considerando los viajes pagados en tarifa integral reducida y preferencial en el Sistema Integrado de Transporte Municipal.

- META

Meta	Descripción	Valor
170 Millones de pasajeros - pago-viaje transportados	Para el 2022 la EPMTPO se ha planteado transportar 174 millones de pasajeros pago - viaje en el Sistema Integrado de Transporte Municipal	170.642.881

Nota: Para el reporte de la meta de pasajeros pago viaje, se incluyen los datos del corredor Sur Occidental y Central Norte, los cuales son remitidos por las operadoras que administran dichos corredores.

1.12. Matriz de marco lógico

Tabla 6: Marco lógico del proyecto de operación de los corredores del sistema metropolitano de transporte público



RESUMEN NARRATIVO DE OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES OBJETIVAMENTE	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
FIN			
<p>Contribuir en la movilización de pasajeros, segura e integrada en el Distrito Metropolitano de Quito</p>	<p>A los 13 meses de iniciado el proyecto, se realizará una encuesta de satisfacción del cliente que uso el servicio de transporte público.</p> <p>Porcentaje de satisfacción del cliente que utilizó el servicio de la EPMT PQ</p>	<ul style="list-style-type: none"> Encuesta de satisfacción realizado a los usuarios de la EPMT PQ. Entregar a 15 meses de ejecutado el proyecto. 	<p>Se dispone de personal calificado para realizar la encuesta.</p> <p>Se cuenta con el apoyo político del Municipio de Quito para operar con normalidad.</p>
PROPÓSITO			
<p>Incrementar la prestación eficiente del servicio de transporte de pasajeros en las troncales administradas por la EPMT PQ.</p>	<p>A 12 meses de iniciado la ejecución del proyecto: se transportará pasajeros en forma segura, confiable, limpia e integrada en el DMQ</p> <p>Número de Pasajeros Pago- Viaje transportados</p>	<ul style="list-style-type: none"> Informe de pasajeros transportados definidos por corredores BRT y servicio de alimentadores 	<p>Se dispone de los recursos necesarios para la operación.</p> <p>Gradualmente se incrementará el ingreso de pasajeros al SIT, por liberación de restricciones debido a la emergencia sanitaria</p>
COMPONENTES			
<p>COMPONENTE 1: GESTIÓN DE LA OPERACIÓN</p>	<p>Durante el año fiscal 2022 se proveerá de diésel a la flota operativa de la empresa y se implementará los servicios complementarios para la recaudación, seguridad, vigilancia, limpieza, campañas y el transporte integrado mediante los buses alimentadores.</p> <p>Para el pago nómina para el personal técnico que pera en los talleres, choferes, recaudación, fiscalización, operadores y de infraestructura</p>	<ul style="list-style-type: none"> Acta definitiva de recepción, por cada contrato de bienes o servicios Rol de pagos del personal técnico 	<p>Proveedores de servicio aceptan las condiciones de la contratación.</p> <p>Personal comprometido en mantener la operación diaria del servicio, con relación a sus atribuciones</p>



RESUMEN NARRATIVO DE OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES OBJETIVAMENTE	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
	<ul style="list-style-type: none"> · Ejecución del presupuesto destinado al pago de nómina y los beneficios de ley para el personal que intervienen en la cadena de valor · Porcentaje de ejecución de contratos de bienes o servicios adquiridos 		<p>Secretaría de Movilidad realizará la redistribución de rutas conforme la necesidad de la población y en integración con el Metro de Quito</p> <p>Se dispone de presupuesto necesario para ejecución de las adecuaciones.</p>
COMPONENTE 2: GESTIÓN DE MANTENIMIENTO	<p>Durante el año 2022 se contratará servicios especializados para el mantenimiento de la flota</p> <p>Durante el año en ejecución se adquirirá repuesto de calidad para el mantenimiento de la flota de buses de la empresa</p> <p>Se realizará adecuaciones físicas a infraestructura de la empresa, para el servicio adecuado de los usuarios y personal de la empresa</p> <p>Durante los 12 meses del año se mantendrá la infraestructura tecnológica para el servicio de transferencia de datos y video entre terminales, estaciones y paradas administradas por la EPMPQ</p> <ul style="list-style-type: none"> · Porcentaje de flota operativa a disposición · Porcentaje de ejecución de contratos efectuados 	<ul style="list-style-type: none"> · Acta definitiva de recepción, por cada contrato de bienes o servicios · Planos As-built de las adecuaciones realizadas en la infraestructura física · Acta definitiva de recepción, por cada contrato de servicios tecnológicos 	<p>Proveedores de servicios y de bienes están dispuestos a brindar su servicio a un precio accesible y acordado en conjunto.</p> <p>Personal técnico calificado para el mantenimiento correctivo o preventivo.</p> <p>Flota por culminar su tiempo de vida útil.</p>
COMPONENTE 4: FINALIZACIÓN DE	<p>Durante los 3 primeros meses del año se realizará el pago de los servicios</p>	<ul style="list-style-type: none"> · Acta definitiva de recepción, por 	<p>Proveedores proporciona la documentación</p>



RESUMEN NARRATIVO DE OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES OBJETIVAMENTE	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
PROCESOS POR LIQUIDAR AÑOS ANTERIORES	que fueron identificados como arrastres 2021 · Porcentaje de ejecución presupuestaria	cada contrato de servicios ejecutados en el año 2021	habilitante para realizar los pagos pendientes
ACTIVIDADES			
C.1.1 ABASTECIMIENTO DE DIESEL PARA LA FLOTA	2.965.221,05	Registros de ingreso de diésel a los surtidores Pagos realizados a los proveedores de diésel y del transporte	Proveedor entrega a tiempo el diésel para mantener la flota operativa
C.1.2 GESTIÓN DE RECAUDACIÓN	900.139,88	Registro de ingreso de boletos a la empresa Pagos realizados a la empresa encargada del traslado de valores desde las diferentes paradas y estaciones de la EPMTQP	Empresa entrega los boletos a tiempo para su distribución o venta Traslado de valores se entrega en las bodegas o en las instituciones bancarias a satisfacción
C.1.3 SEGURIDAD Y VIGILANCIA	3.295.782,56	Registro de control realizado a los diferentes puntos de seguridad solicitados en el contrato Pagos realizados a la empresa encargado de la seguridad y vigilancia privada	Usuarios aceptan con satisfacción la aplicación de la seguridad privada en las paradas y estaciones Proveedor cumple con las normas de seguridad y vigilancia, conforme las leyes
C.1.4 SERVICIO DE LIMPIEZA PARA LA FLOTA E INSTALACIONES DE LA EPQ	1.822.451,92	Registro de controles realizados a los puntos de limpieza y a la flota Informe de los administradores de contrato	Contratos de servicios cumple conforme los requerimientos



RESUMEN NARRATIVO DE OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES OBJETIVAMENTE	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
C.1.5 SERVICIO DE TRANSPORTE DE ALIMENTADORES	18.394.779,13	Pagos realizados a las diferentes cooperativas privadas que brindan el servicio de buses alimentadores	Pagos realizados conforme las rutas
C.1.6 NÓMINA OPERATIVA	330.285,73	Rol de pagos del personal técnico	Personal técnico comprometido en sus atribuciones técnicas establecidas
C.2.1 ADQUISICIÓN DE REPUESTOS Y ACCESORIOS PARA LA FLOTA	6.953.582,28	Acta de entrega recepción definitiva de los repuestos adquiridos	Proveedor entrega a tiempo los diferentes repuestos y accesorios adquiridos
C.2.2 CONTRATACIÓN DE SERVICIOS ESPECIALIZADOS PARA LA FLOTA	510.375,43	Informe final de entrega del servicio especializado adquirido	Proveedor entrega a tiempo los servicios especializados contratados
C.2.3 GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA	645.682,76	Planos As-built Acta de entrega recepción definitiva de los diferentes contratos	Proveedor hace las adecuaciones conforme el diseño y la calidad solicitada
C.2.4 GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA TECNOLÓGICA	553.965,32	Informe final de entrega del servicio tecnológico adquirido	Proveedor hace las adecuaciones conforme el diseño y la calidad solicitada
C.2.5 INNOVACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LOS SISTEMAS Y EQUIPAMIENTO TECNOLÓGICO	200.000,00	Informe final de entrega del servicio tecnológico adquirido	Mantenimiento de equipos tecnológicos cumplen con el plan de mantenimiento
C.3.1 CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES FINANCIERAS DE AÑOS ANTERIORES	4.547.008,83	Pagos realizados a satisfacción de los servicios adquiridos en el 2021	Proveedores entregan los documentos a tiempo para proceder con el pago



1.13. Viabilidad del proyecto

1.13.1. Justificación del proyecto

Es necesario que la EPMTPO, en cumplimiento de sus atribuciones establecidas en la ordenanza 314 del 8 de julio del 2010, garantice la correcta prestación del servicio de transporte de pasajeros directamente en las troncales y con contratos para los buses alimentadores, esto hace necesario contar con un financiamiento adicional por parte del Municipio a fin de cubrir déficit existente dada la amplia cobertura del servicio brindado.

El Proyecto contribuirá a fortalecer la institucionalidad del sector de transporte en el DMQ, a través de un marco de responsabilidades, derechos y obligaciones claro y transparente, consolidando al transporte público metropolitano como un sistema intermodal, sostenible, de calidad, con amplia cobertura y conectividad. Además de aportar en el programa de gobierno del Alcalde mediante del cumplimiento de la “Agenda Urgente de Movilidad de Quito, Distrito Metropolitano”.

1.13.2. Justificación técnica

La ciudad de Quito está saturada y contaminada, se vuelve peligrosa y poco viable para las personas que habitan y se desplazan en la misma. Solo una reestructuración de los diferentes modos de desplazamiento, en beneficio de los peatones, el transporte público y la bicicleta, permitirá un mejor funcionamiento y descontaminación de la ciudad.

El gobierno local de Quito, en la actualidad, está implementando la jerarquización de la red vial, priorizando los corredores BRT y la integración con buses alimentadores a lo largo de la ciudad, en carreteras que anteriormente era únicamente para los autos y autobuses privados. Los corredores están ubicados estratégicamente en la macro centralidad del DMQ, lo cual permitiría al usuario optar para desplazamiento de largo alcance.

Para disponer de un servicio público e integrado a lo largo del DMQ es necesario disponer de paradas, estaciones y terminales, confortables, accesibles, limpias y seguras para comodidad del usuario que ingrese al sistema. Además, para disminuir la contaminación del aire, la empresa dispone de trolebuses que operan con energía eléctrica para su movilización.

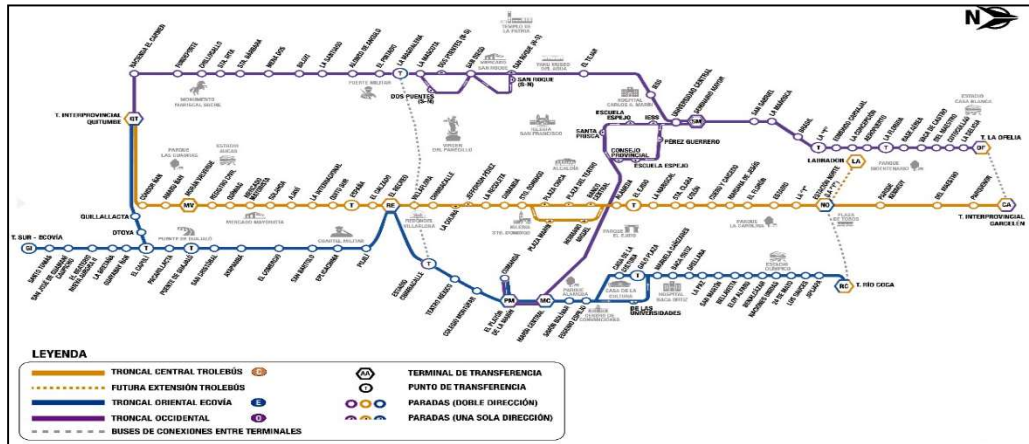
Las 295 unidades de la flota deben estar en correcto mantenimiento para colocarles a disposición de la operación del sistema que cubre el corredor trolebús y Ecovía. El servicio de buses alimentadores permite brindar al usuario realizar viajes entre los extremos de la ciudad con un único pasaje.

1.13.2.1. Aspectos Técnicos

El Sistema Metropolitano de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito está conformado por tres subsistemas: el Subsistema Convencional (Operadoras privadas), el Subsistema Metro de Quito (como eje estructurador del Transporte Público), y el Subsistema Convencional Metrobús-Q, (corredores viales exclusivos BRT y rutas alimentadoras); en la cual la EPMTPO administra el corredor Central Trolebús y corredor oriental Ecovía, en cambio el corredor Central Norte y Sur Occidental está determinado en base a un contrato de operación administrado por la Secretaría de Movilidad.



Gráfico 7: Situación actual del Sistema Integrado de Transporte



Corredor Central Trolebús

Se extiende por una longitud de 27,24 km por sentido (Quitumbe - Carcelén), comprende, de sur a norte, la troncal central a lo largo de las Avenidas Cóndor Ñan, Quitumbe Ñan, Teniente Hugo Ortiz, Maldonado, 10 de agosto y Galo Plaza Lasso.

En el Corredor central se encuentran los terminales de integración Quitumbe, Morán Valverde, El Recreo, El Labrador y Carcelén.

Para su operación diaria (en condiciones normales, post pandemia), son necesarias 88 unidades, sin considerar los 3 vehículos que se encuentran en reserva.

Corredor Ecovía

Corredor oriental se extiende por una longitud de 26 km sentido Guamaní - Quitumbe - Río Coca que, en el norte, toma la denominación de Ecovía cubriendo las avenidas Pichincha, Gran Colombia, Tarqui y 6 de diciembre. En este corredor existen los terminales de integración Playón de La Marín y Río Coca.

El tramo denominado sur oriental, va de sur a norte y circula por la avenida Maldonado, calle Alamor, Napo, Velasco Ibarra, Pichincha, Gran Colombia y 12 de octubre. En este corredor se encuentran los terminales de integración Guamaní, Capulí, El Recreo y Playón de La Marín. El corredor finaliza al norte en la parada Universidades, ubicada en la Av. 12 de octubre y Veintimilla.

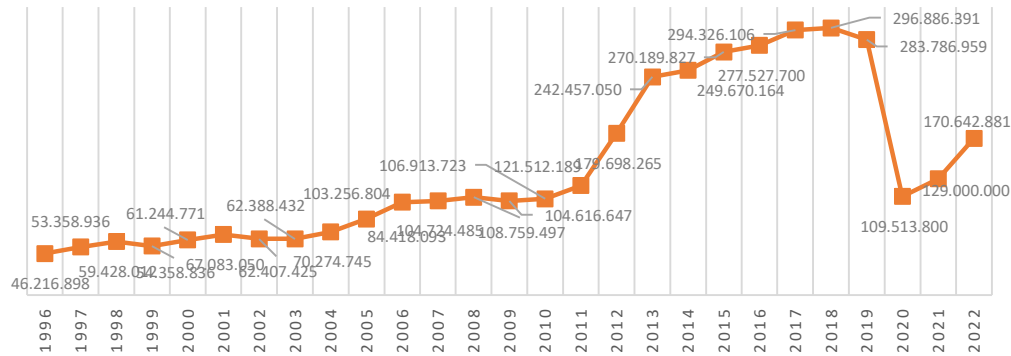
Para su operación diaria (en condiciones normales, post pandemia), requiere de 107 unidades, sin considerar los vehículos que se encuentran en reserva, entre las que constan 3 unidades que prestan el servicio inter terminales Río Coca - Labrador.

Cantidad de Pasajeros Pago Transportados y Proyectados

La EPMPQ consolida y reporta los pasajeros pago viaje transportados, considerando los viajes pagados en tarifa integral, reducida y preferencial en el Sistema Integrado de Transporte, por troncal y alimentadores en los corredores Trolebús, Ecovía, Sur Oriental y Sur Occidental, y solo troncal del Corredor Central Norte. Información relevante para analizar el comportamiento de la movilidad en el DMQ.



Gráfico 8: Pasajeros Pago Viaje Transportados y Proyección



Fuente: EPMPQ

En relación con la caída de pasajeros entre el año 2019 y 2021 fue por consecuencia de la pandemia por COVID-19, en lo que respecta al periodo 2020, y debido a la suspensión de los Subsistemas de transporte de pasajeros del 17 de marzo al 2 de junio y en concordancia a las resoluciones de COE Nacional y COE Cantonal, sobre la ocupación del 30% y 50% del aforo de las unidades, lo que representó la disminución de la demanda que ha bordeado el 70% de la proyección de pasajeros a ser transportados

En octubre del 2021, el COE nacional juntamente con el MDMQ decidieron incrementar el aforo al 100% y retorno a clases de los estudiantes desde el 22 de noviembre. Conforme las condiciones de aforo y avance el plan de vacunación del Gobierno Central se actualizaría la meta de pasajeros.

La EPMPQ al 2022 realizó el análisis de la meta conforme la confianza de los usuarios y las medidas que las autoridades crean pertinentes.

Flota Vehicular

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito - EPMPQ gestiona directamente los corredores Central Trolebús y Oriental - Ecovía, para lo cual se dispone de 295 unidades vehiculares, entre articuladas y biarticuladas.

Tabla 7: Número de Unidades por Tipo de Flota

TIPO DE FLOTA	FLOTA TOTAL EPMPQ	%	FLOTA EFECTIVA EPMPQ	%	DIFERENCIA FLOTA TOTAL Y EFECTIVA
TROLEBÚS	113	31,48%	68	23,05%	45
VOLVO B10 (ECO BUSES)	42	11,70%	23	7,80%	19
VOLVO B12 (CSO)	80	22,28%	80	27,12%	0
MB-500	40	11,14%	40	13,56%	0
ALIMENTADORES	4	1,11%	4	1,36%	0
BIARTICULADOS	80	22,28%	80	27,12%	0
TOTALES	359	100,00%	295	100,00%	64

Fuente: Gerencia Técnica
Elaborado por: Gerencia de Planificación

Nota 1): 45 trolebús no operativos (11 no operativas en análisis técnico, 8 en trámite de baja y 26 en baja)

Nota 2): 19 volvo B10M no operativos (8 no operativas en análisis técnico, 6 en trámite de baja y 5 en baja)



Considerando lo expuesto el total de unidades requeridas para la operación diaria asciende a 262, pero se debe considerar las unidades que se encuentran en mantenimiento preventivo o correctivo.

La operación del servicio de transporte de pasajeros en Quito, en las troncales BRT, inició hace más de veinte cuatro años, en los cuales se cuenta con el uso de líneas aéreas contacto para el corredor central Trolebús lo que posibilita que sus unidades operen con energía eléctrica, las mismas que están próximos a cumplir su vida útil en base a la Ordenanza No. 0092 de 23 de diciembre de 2015, mediante la cual el Concejo Metropolitano de Quito estableció el tiempo máximo de operación de las unidades articuladas de transporte público de pasajeros a 25 años. En la Tabla 8 se presenta el detalle de la flota por año de fabricación, necesaria para la planificación de la renovación de los vehículos acorde a la necesidad.

Tabla 8: Detalle del Año de Fabricación Flota de la EPMT PQ

Tipo	Marca	Modelo	Año de fabricación	Cantidad
Articulado	Mercedes Benz	Trolebús	1995	41
			1999	46
Articulado	Volvo	B10	2003	37
Articulado	Volvo	B12	2011	80
Articulado	Mercedes Benz	O500	2015	40
Biarticulado	Volvo	B340M	2016	80

Nota: en la tabla en mención no se registra los 4 buses alimentadores.

Fuente: Gerencia Técnica

Elaborado por: Gerencia de Planificación

Infraestructura

La EPMT PQ ejecuta obras de adecuación y mantenimiento de infraestructura en los corredores Trolebús y Ecovía con el propósito de mejorar el servicio de transporte a los pasajeros, así como las condiciones laborales del personal de la empresa. La empresa dispone para el servicio del usuario y de los funcionarios las siguientes instalaciones:

Tabla 9: Infraestructura Física de la EPMT PQ

INFRAESTRUCTURA	TOTAL
Paradas	86
Estaciones y terminales	9
Edificios oficinas administrativas	2
Talleres	3
Dispensadores de combustible	6

Fuente: Coordinación de Infraestructura de la EPMT PQ

Cobertura del Sistema Integrado de Transporte

La Empresa Pública de Transporte de Pasajeros de Quito ha incrementado el nivel de cobertura del servicio de transporte público, permitiendo beneficiar a varios sectores de la ciudad que antes contaban con limitada accesibilidad.

Como se indica en la tabla 10, cada uno de los tramos determina desde donde inicia el servicio y hasta donde culmina; durante este recorrido la EPMT PQ dispone de una vía exclusiva, que a lo largo de su recorrido cubre un sinnúmero de barrios de la ciudad de Quito.



Tabla 10: Cobertura del servicio de transporte de la EPMTPO

N°	Tramos	Desde	Hasta
1	Sur Oriental	Quitumbe	Playón de la Marín
2		Guamaní	Playón de la Marín
3	Ecovía	Playón de la Marín	Rio Coca
4	Trolebús	Quitumbe	El Ejido
5		Recreo	Labrador
6		Carcelén	Ejido
7	Sur occidental	Quitumbe	Seminario Mayor

Fuente: Coordinación de Infraestructura
Elaborado por: Gerencia de Planificación

A continuación, se determina los principales sectores por los cuales brinda el servicio de transporte la empresa a sus usuarios, y comprende lo siguiente:

Tramo 1:	Quitumbe, Guajaló, San Bartolo, El Recreo, Chimbacalle, La Napo, el Trébol y el Playón de la Marín.
Tramo 2:	Guamaní, Caupicho, El Conde, Guajaló, San Bartolo, El Recreo, Chimbacalle, La Napo, el Trébol y el Playón de la Marín.
Tramo 3:	Playón de la Marín, San Blas, Alameda, El Ejido, Baca Ortiz, partidero Tumbaco, Colegio Benalcázar, Los Sauces, Rio Coca,
Tramo 4:	Quitumbe, Moran Valverde, Turubamba, Mayorista, El Calzado, El Recreo, Villa Flora, Chimbacalle, La Recoleta, Cumandá, Santo Domingo, Plaza del Teatro, San Blas, Alameda y El Ejido.
Tramo 5:	El Recreo, Villa Flora, Chimbacalle, La Recoleta, Cumandá, Santo Domingo, Plaza del Teatro, San Blas, Alameda, El Ejido, Santa Clara, Colon, Mariana de Jesús, Iñaquito, Hospital Voz andes, La Y, El Labrador.
Tramo 6:	Intercambiador Carcelén AV Eloy Alfaro, Av. Galo Plaza, Labrador, La Y, Hospital Voz andes, Iñaquito, Marina de Jesús, Colón, Santa Clara, Ejido.
Tramo 7:	Quitumbe, Chillogallo, La Mena, La Biloxi, Atahualpa, La Magdalena, La Mascota, Dos Puentes, San Roque, El Tejar, Miraflores, Universidad Central y Seminario Mayor.

El incremento permanente de la cobertura del servicio de transporte público es de vital importancia, debido a que la disposición de dicho servicio en el Distrito no es homogénea pues privilegia a ciertos espacios y deja sin cobertura a algunas partes de la ciudad, provocando que la población tienda a desplazarse a otros puntos muy lejanos donde puedan encontrar el servicio.

1.13.2.2. Aspectos Financieros y Económicos

Viabilidad Financiera

No aplica dado que el financiamiento para la operación del sistema Municipal de Transporte Público de Pasajeros contiene un gran componente municipal, lo que representa un servicio social subsidiado.

En este sentido los gastos superan a los ingresos operacionales monetarios, por lo que los indicadores de VAN, TIR y B/C no son viables en el sentido financiero, es por eso por lo que se procede con el análisis económico donde se establecen los ahorros para la institución y beneficios valorados para la ciudadanía.

Viabilidad Económica

1) Inversión

Inversión: La Inversión del Proyecto es:



Tabla 11: fuente de financiamiento

ACTIVIDAD / PRODUCTO	TAREA	FINANCIAMIENTO MUNICIPALES	PROPIOS	Total, general
C. 1 GESTIÓN DE LA OPERACIÓN	C.1.1 ABASTECIMIENTO DE DIESEL PARA LA FLOTA		2.965.221,05	2.965.221,05
	C.1.2 GESTIÓN DE RECAUDACIÓN	94.000,00	806.139,88	900.139,88
	C.1.3 SEGURIDAD Y VIGILANCIA	2.711.333,38	584.449,18	3.295.782,56
	C.1.4 SERVICIO DE LIMPIEZA PARA LA FLOTA E INSTALACIONES DE LA EPQ	0,00	1.822.451,92	1.822.451,92
	C.1.5 SERVICIO DE TRANSPORTE DE ALIMENTADORES	18.394.770,13	0,00	18.394.770,13
	C.1.6 NÓMINA OPERATIVA	330.285,73		330.285,73
C.2 GESTIÓN DE MANTENIMIENTO	C.2.1 ADQUISICIÓN DE REPUESTOS Y ACCESORIOS PARA LA FLOTA	6.479.765,81	473.816,47	6.953.582,28
	C.2.2 CONTRATACIÓN DE SERVICIOS ESPECIALIZADOS PARA LA FLOTA	510.375,43	0,00	510.375,43
	C.2.3 GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA	80.347,14	565.335,62	645.682,76
	C.2.4 GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA TECNOLÓGICA	244.000,38	309.964,94	553.965,32
	C.2.5 INNOVACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LOS SISTEMAS Y EQUIPAMIENTO TECNOLÓGICO	200.000,00	0,00	200.000,00
C.3 FINALIZACIÓN DE PROCESOS POR LIQUIDAR AÑOS ANTERIORES	C.3.1 CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES FINANCIERAS DE AÑOS ANTERIORES	4.075.668,87	471.339,96	4.547.008,83
Total, general		33.120.546,87	7.998.719,02	41.119.265,89

2) Costos y gastos

Costos mantenimiento:

No aplica ya que están inmersos en la inversión

Gastos de Administración

Estos comprenden 2 grupos, el primero destinado a las gestiones administrativas de la institución necesarias para la administración y el segundo el pago de sueldos tanto administrativos y operativos, los cual son:

Tabla 12: Gastos Administrativos

Gestión ADMINISTRATIVA

ACTIVIDAD / PRODUCTO	TAREA	PROPIOS	Total, general
FINALIZACIÓN DE PROCESOS POR LIQUIDAR AÑOS ANTERIORES	CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES FINANCIERAS DE AÑOS ANTERIORES	75.037,33	75.037,33
Total, FINALIZACIÓN DE PROCESOS POR LIQUIDAR AÑOS ANTERIORES		75.037,33	75.037,33
GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA TECNOLÓGICA	INNOVACIÓN DE LOS SISTEMAS DE GESTIÓN ORGANIZACIONAL	319.534,56	319.534,56
	PRESTACIÓN DE SOLUCIONES TECNOLÓGICAS REDES Y SOPORTES	556.349,11	556.349,11
Total, GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA TECNOLÓGICA		875.883,67	875.883,67
OPERACIÓN Y FUNCIONAMIENTO ADMINISTRATIVO DE LA EMPRESA	GESTIÓN DEL ÁREA ADMINISTRATIVA	1.595.561,21	1.595.561,21
	GESTIÓN DEL ÁREA COMUNICACIÓN	302.733,00	302.733,00
	GESTIÓN DEL ÁREA FINANCIERA	217.443,39	217.443,39
Total, OPERACIÓN Y FUNCIONAMIENTO ADMINISTRATIVO DE LA EMPRESA		2.115.737,60	2.115.737,60



Total, general	3.066.658,60	3.066.658,60
-----------------------	---------------------	---------------------

GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO

ACTIVIDAD / PRODUCTO	TAREA	PROPIOS	Total, general
FINALIZACIÓN DE PROCESOS POR LIQUIDAR AÑOS ANTERIORES	CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES FINANCIERAS DE AÑOS ANTERIORES	886.197,53	886.197,53
Total, FINALIZACIÓN DE PROCESOS POR LIQUIDAR AÑOS ANTERIORES		886.197,53	886.197,53
IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE BIENESTAR LABORAL	DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO	52.956,74	52.956,74
	EJECUTAR PROCESOS POR DESVINCULACIÓN	620.662,12	620.662,12
	MEDICINA PREVENTIVA Y SALUD OCUPACIONAL	48.152,96	48.152,96
	NÓMINA	25.628.374,89	25.628.374,89
	PRESTACIÓN DE SERVICIOS AL PERSONAL	460.009,10	460.009,10
	SEGURIDAD, SALUD OCUPACIONAL Y AMBIENTE	1.061.498,85	1.061.498,85
Total, IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE BIENESTAR LABORAL		27.871.654,66	27.871.654,66
Total, general		28.757.852,19	28.757.852,19

3) Ingresos

Ingresos por recaudación

Se toma como base la demanda de pasajeros al mes de abril 2022, siendo esta:

Tabla 13: valores recaudados por tarifa

Tarifa	Pasajeros	Valor actual	Recaudación al mes	Proyección de recaudación al año
T. Normal	7.493.942	0,35	2.622.879,70	31.474.556,40
T. Reducida	2.338.010	0,17	397.461,70	4.769.540,40
T. Preferencial	142.550	0,10	14.255,00	171.060,00
Total			3.034.596,40	36.415.156,80

Ingresos Municipales

Al ser un servicio que es la base de la movilidad para el desarrollo social y de la matriz productiva de la ciudad esta necesita la subsidiariedad por parte del Gobierno Seccional, teniendo una proyección de asignación para el 2022 de:

4) Beneficios Valorados

Al ser un transporte subsidiado por el Municipio de Quito a los pasajeros establece un supuesto de tarifa técnica de 0,50 normal, 0,25 reducida y 0,10 preferencial, con lo que el usuario estaría ahorrando en el pasaje 0,15 normal, 0,08 reducida y 0,10 preferencial, obteniendo los siguientes resultados:

Tabla 14: Beneficios valorados

Tarifa	Usuarios Mensuales	Valor de ahorro	Valor de ingreso por tarifa	Ingreso al año
Normal	7.493.942,00	0,15	1.124.091,30	13.489.095,60
Diferenciada	2.338.010,00	0,08	187.040,80	2.244.489,60
Especial	142.550,00	0,00	-	-
Total, Ingreso al mes			1.311.132,10	15.733.585,20
Total, Ingreso al año			15.733.585,20	



Beneficios valorados: Valoración de los problemas resueltos o de las necesidades satisfechas de la población objetivo, con la ejecución del proyecto, por ejemplo, el ahorro de tiempo de viaje debido al funcionamiento de una carretera; los costos evitados por el ahorro en atención médica.

Los indicadores que se determinaran producto del flujo económico son:

Valor Actual Neto (VAN e)	9.337.374,00
Tasa Interna de Retorno (TIRe):	37,43%
Relación Beneficio / Costo (B/Ce):	1,14

Como se observa los indicadores son positivos, lo que hace al proyecto social y económicamente viable.

1.13.2.3. Aspectos Ambientales y Sociales

En el ámbito urbano, una de las principales fuentes contaminantes del ambiente son los vehículos automotores. Una estrategia para reducir el número de los vehículos en circulación y frenar el deterioro ambiental es el mejoramiento del sistema de transporte público y estimular su uso. Para hacer atractivo el empleo del transporte público en Quito es indispensable hacer cambios importantes en este.

Desde el año 1995 se implantó un sistema de Bus Rapid Transit (BRT) que ha respondido a los deseos de movilización de la población. Las líneas de la red de transporte masivo existente constituyen las rutas troncales del sistema más importante de la ciudad; el BRT contempla la operación de estas rutas a lo largo del eje norte - sur de la ciudad y de los principales corredores viales; y las rutas alimentadoras que operan desde distintos sectores hacia las rutas troncales. La estimación del impacto ambiental derivado de la implantación del sistema BRT, calculado solo con base en la sustitución de vehículos privados por autobuses en los principales corredores, señala ahorros sustanciales en consumo de espacio y de combustible; una disminución moderada del ruido; y reducciones de las emisiones de monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NOx) e hidrocarburos (HC).

Con relación al ámbito social, la congestión vehicular es producto de la incapacidad de la oferta de infraestructura vial para satisfacer las características temporales y espaciales demandadas por los usuarios que desean movilizarse de un lugar a otro haciendo uso de los distintos transportes. En la medida en que la demanda se aproxima a la capacidad física de la infraestructura, el flujo de vehículos es más forzado, con densidades elevadas y velocidades bajas, y esto recae en la prestación de un servicio deficiente a los usuarios. La congestión es típica en el área urbana, sobre todo a las horas pico o de máxima demanda de viajes, debido a la interdependencia entre sectores de Quito, obliga a los individuos a desplazarse a distancias relativamente largas para buscar servicios o cumplir con sus actividades laborales y a un costo bajo como brinda los corredores BRT.

El servicio de transporte es un elemento fundamental para el desarrollo y la competitividad de las ciudades, y como tal es un componente importante en los presupuestos de inversión. Asimismo, generan efectos sobre la población, entre las que se puede mencionar su impacto sobre su salud y el medio ambiente.

1.14. Alcance

El proyecto está enmarcado en proveer a la ciudadanía de Quito el servicio de transporte integrado en el DMQ con servicios complementarios relacionados a la seguridad, limpieza, servicio de conexión inalámbrica, infraestructura adecuada con orientación a personas con dificultades de movilidad.



1.14.1. Productos (entregables)

- Acta recepción de entrega definitiva por cada adecuación realizada a la infraestructura
- Informe mensual de pasajeros transportados en el servicio de alimentadores
- Informe mensual de la disponibilidad de la flota
- Informe de liquidación de los contratos por parte de los administradores

1.14.1.1. Principales productos – hitos

Tabla 15: hitos del proyecto operación de los corredores del sistema metropolitano de transporte público

Nro.	HITO	FECHA DE CUMPLIMIENTO	AVANCE FÍSICO (PONDERACIÓN)
1	Informe de intervenciones de la infraestructura	Cada mes desde el inicio del proyecto	10%
2	Planilla de pagos a nómina operativa	Cada mes desde el inicio del proyecto	5%
3	Informe del servicio de buses alimentadores	Cada mes desde el inicio del proyecto	20%
4	Informe de la disponibilidad de la flota	Cada mes desde el inicio del proyecto	25%
5	Informe de pasajeros mensual transportados	Cada mes desde el inicio del proyecto	20%
6	Informe de intervenciones en seguridad	Cada mes desde el inicio del proyecto	20%

1.14.1.2. 7Exclusiones

En el proyecto no incluye:

- Adquisición de buses nuevos
- Compra de sistemas inteligentes de transporte
- No cubre a los corredores que están con convenios con el Municipio de Quito
- Compra de nuevas instalaciones
- Incremento de rutas para los buses alimentadores, a excepción que se asigne recursos por parte del Municipio y los estudios de factibilidad para la nueva ruta.

2. Cronograma

2.1. Cronograma de actividades



COMPONENTE	TAREA	FECHA DE INICIO	FECHA DE FIN	CRONOGRAMA												
				AÑO 2022												
				ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	
COMPONENTE 1: GESTIÓN DE LA OPERACIÓN	C.1.1. ABASTECIMIENTO DE DIESEL PARA LA FLOTA	3/1/2022	31/12/2021	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	C.1.2. GESTIÓN DE RECAUDACIÓN	3/1/2022	31/12/2021	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	C.1.3. SEGURIDAD Y VIGILANCIA	1/2/2021	31/12/2021		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	C.1.4. SERVICIO DE LIMPIEZA PARA LA FLOTA E INSTALACIONES DE LA EPQ	3/1/2022	31/12/2021	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	C.1.5. SERVICIO DE TRANSPORTE DE ALIMENTADORES	1/2/2022	31/12/2021		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	C.1.6 NÓMINA OPERATIVA	1/12/2022	31/12/2021													X
COMPONENTE 2: GESTIÓN DE MANTENIMIENTO	C.2.1 ADQUISICIÓN DE REPUESTOS Y ACCESORIOS PARA LA FLOTA	1/2/2022	31/12/2021		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	C.2.2. CONTRATACIÓN DE SERVICIOS ESPECIALIZADOS PARA LA FLOTA	1/2/2022	31/12/2021		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	C.2.3 GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA	1/2/2022	31/12/2021		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	C.2.4 GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA TECNOLÓGICA	1/2/2022	31/12/2021		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
COMPONENTE 3: FINALIZACIÓN DE PROCESOS POR LIQUIDAR AÑOS ANTERIORES	C.3.1 CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES FINANCIERAS DE AÑOS ANTERIORES	3/1/2022	30/6/2022	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		

2.2. Cronograma valorado

COMPONENTE	TAREA	año 2022											
		enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre
COMPONENTE 1: GESTIÓN DE LA OPERACIÓN	C.1.1. ABASTECIMIENTO DE DIESEL PARA LA FLOTA	247.101,75	247.101,75	247.101,75	247.101,75	247.101,75	247.101,75	247.101,75	247.101,75	247.101,75	247.101,75	247.101,75	247.101,75
	C.1.2. GESTIÓN DE RECAUDACIÓN	75.011,66	75.011,66	75.011,66	75.011,66	75.011,66	75.011,66	75.011,66	75.011,66	75.011,66	75.011,66	75.011,66	75.011,66
	C.1.3. SEGURIDAD Y VIGILANCIA	-	299.616,60	299.616,60	299.616,60	299.616,60	299.616,60	299.616,60	299.616,60	299.616,60	299.616,60	299.616,60	299.616,60



COMPONENTE	TAREA	año 2022											
		enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre
	C.1.4. SERVICIO DE LIMPIEZA PARA LA FLOTA E INSTALACIONES DE LA EPQ	151.870,99	151.870,99	151.870,99	151.870,99	151.870,99	151.870,99	151.870,99	151.870,99	151.870,99	151.870,99	151.870,99	151.870,99
	C.1.5. SERVICIO DE TRANSPORTE DE ALIMENTADORES	-	1.672.251,83	1.672.251,83	1.672.251,83	1.672.251,83	1.672.251,83	1.672.251,83	1.672.251,83	1.672.251,83	1.672.251,83	1.672.251,83	1.672.251,83
	C.1.6 NÓMINA OPERATIVA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	330.285,73
COMPONENTE 2: GESTIÓN DE MANTENIMIENTO	C.2.1 ADQUISICIÓN DE REPUESTOS Y ACCESORIOS PARA LA FLOTA	-	632.143,84	632.143,84	632.143,84	632.143,84	632.143,84	632.143,84	632.143,84	632.143,84	632.143,84	632.143,84	632.143,84
	C.2.2. CONTRATACIÓN DE SERVICIOS ESPECIALIZADOS PARA LA FLOTA	-	46.397,77	46.397,77	46.397,77	46.397,77	46.397,77	46.397,77	46.397,77	46.397,77	46.397,77	46.397,77	46.397,77
	C.2.3 GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA	-	58.698,43	58.698,43	58.698,43	58.698,43	58.698,43	58.698,43	58.698,43	58.698,43	58.698,43	58.698,43	58.698,43
	C.2.4 GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA TECNOLÓGICA	-	50.360,48	50.360,48	50.360,48	50.360,48	50.360,48	50.360,48	50.360,48	50.360,48	50.360,48	50.360,48	50.360,48
	C.2.5 INNOVACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LOS SISTEMAS Y EQUIPAMIENTO TECNOLÓGICO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200.000,00	-
	C.3.1 CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES FINANCIERAS DE AÑOS ANTERIORES	413.364,44	413.364,44	413.364,44	413.364,44	413.364,44	413.364,44	413.364,44	413.364,44	413.364,44	413.364,44	413.364,44	-



2.3. Presupuesto 2022

ACTIVIDAD / PRODUCTO	TAREA	FINANCIAMIENTO		Total, general
		MUNICIPALES	PROPIOS	
C. 1 GESTIÓN DE LA OPERACIÓN	C.1.1 ABASTECIMIENTO DE DIESEL PARA LA FLOTA		2.965.221,05	2.965.221,05
	C.1.2 GESTIÓN DE RECAUDACIÓN	94.000,00	806.139,88	900.139,88
	C.1.3 SEGURIDAD Y VIGILANCIA	2.711.333,38	584.449,18	3.295.782,56
	C.1.4 SERVICIO DE LIMPIEZA PARA LA FLOTA E INSTALACIONES DE LA EPQ	0,00	1.822.451,92	1.822.451,92
	C.1.5 SERVICIO DE TRANSPORTE DE ALIMENTADORES	18.394.770,13	0,00	18.394.770,13
	C.1.6 NÓMINA OPERATIVA	330.285,73		330.285,73
C.2 GESTIÓN DE MANTENIMIENTO	C.2.1 ADQUISICIÓN DE REPUESTOS Y ACCESORIOS PARA LA FLOTA	6.479.765,81	473.816,47	6.953.582,28
	C.2.2 CONTRATACIÓN DE SERVICIOS ESPECIALIZADOS PARA LA FLOTA	510.375,43	0,00	510.375,43
	C.2.3 GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA	80.347,14	565.335,62	645.682,76
	C.2.4 GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA TECNOLÓGICA	244.000,38	309.964,94	553.965,32
	C.2.5 INNOVACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LOS SISTEMAS Y EQUIPAMIENTO TECNOLÓGICO	200.000,00	0,00	200.000,00
C.3 FINALIZACIÓN DE PROCESOS POR LIQUIDAR AÑOS ANTERIORES	C.3.1 CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES FINANCIERAS DE AÑOS ANTERIORES	4.075.668,87	471.339,96	4.547.008,83
Total, general		33.120.546,87	7.998.719,02	41.119.265,89

3. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN

3.1. Organización del Proyecto

COMPONENTE	TAREA	GERENTE DE OPERACIONES	COORDINADOR DE INFRAESTRUCTURA	COORDINADOR DE GESTIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE SAE	GERENTE TÉCNICO	COORDINACIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA FLOTA	GERENTE ADMINISTRATIVO FINANCIERO	COORDINADOR DE ADQUISICIONES	COORDINADOR ADMINISTRATIVO	COORDINADOR DE RECAUDACIÓN	COORDINACIÓN DE SEGURIDAD	GERENCIA DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN	COORDINACIÓN DE PROYECTOS INFORMÁTICOS
COMPONENTE 1: GESTIÓN DE LA OPERACIÓN	C.1.1. ABASTECIMIENTO DE DIESEL PARA LA FLOTA	C	I	C	I	I	A	C	R	I	I	I	I
	C.1.2. GESTIÓN DE RECAUDACIÓN	C	I	C	I	I	A	C	I	R	I	I	I
	C.1.3. SEGURIDAD Y VIGILANCIA	A	I	I	I	I	I	C	I	I	R	C	C
	C.1.4. SERVICIO DE LIMPIEZA PARA LA FLOTA E INSTALACIONES DE LA EPQ	C	I	C	I	I	A	C	R	I	I	I	I
	C.1.5. SERVICIO DE TRANSPORTE DE ALIMENTADORES	A	I	R	I	I	I	C	I	I	I	I	I

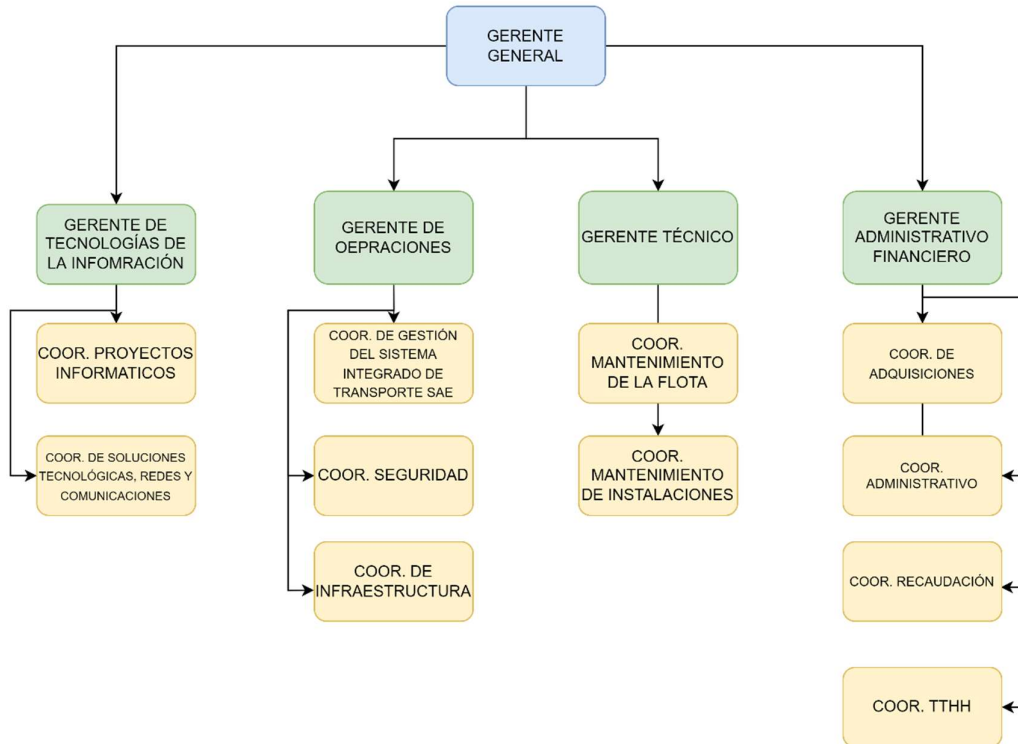


COMPONENTE	TAREA	GERENTE DE OPERACIONES	COORDINADOR DE INFRAESTRUCTURA	COORDINADOR DE GESTIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE SAE	GERENTE TÉCNICO	COORDINACIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA FLOTA	GERENTE ADMINISTRATIVO FINANCIERO	COORDINADOR DE ADQUISICIONES	COORDINADOR ADMINISTRATIVO	COORDINADOR DE RECAUDACIÓN	COORDINACIÓN DE SEGURIDAD	GERENCIA DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN	COORDINACIÓN DE PROYECTOS INFORMÁTICOS
	C.1.6 NÓMINA OPERATIVA	C	C	C	C	C	R	I	I	I	C	C	C
COMPONENTE 2: GESTIÓN DE MANTENIMIENTO	C.2.1 ADQUISICIÓN DE REPUESTOS Y ACCESORIOS PARA LA FLOTA	I	I	I	A	R	C	C	I	I	I	I	I
	C.2.2. CONTRATACIÓN DE SERVICIOS ESPECIALIZADOS PARA LA FLOTA	I	I	I	A	R	C	C	I	I	I	I	I
	C.2.3 GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA	A	R	I	I	I	C	C	C	I	I	C	C
	C.2.4 GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA TECNOLÓGICA	I	I	I	I	I	C	C	I	I	I	A	R
	C.2.5 INNOVACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LOS SISTEMAS Y EQUIPAMIENTO TECNOLÓGICO	I	I	I	I	I	C	C	I	I	I	A	R
COMPONENTE 3: FINALIZACIÓN DE PROCESOS POR LIQUIDAR AÑOS ANTERIORES	C.3.1 CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES FINANCIERAS DE AÑOS ANTERIORES	A	I	R	I	I	C	I	I	I	I	I	I

RESPONSABLE	R
APROBADOR	A
CONSULTADO	C
INFORMADO	I



3.1.1. Organigrama del Proyecto



3.2. Estrategias de Seguimiento y Evaluación

3.2.1. Monitoreo de la ejecución

El Monitoreo se realizará con el equipo responsable de la intervención, con el propósito de medir y controlar lo que se está gestionando durante la ejecución del proyecto, en los distintos niveles del Marco Lógico (Componentes y Actividades) y así identificar los problemas de ejecución lo más temprano posible, para que la solución, mediante el uso de los recursos utilizados, pueda tener mayor efectividad, para cumplir con los plazos y objetivos del proyecto.

Un aspecto importante para el monitoreo es en atención a los supuestos, identificados en la Matriz Lógico, tanto a nivel de Actividades como de Componentes, por cuanto ello permite saber si dichos supuestos se están cumpliendo o si las condiciones externas para el éxito del proyecto han cambiado, en cuyo caso, habrá que tomar las medidas pertinentes, a fin de contrarrestar los efectos negativos del cambio. Además, el monitoreo se manejará como procedimiento sistemático y tendrá que ver con:

- Determinar el progreso en la ejecución del proyecto, al igual que los avances físicos, costos y cumplimiento de los plazos para las actividades.
- Dar retroalimentación sobre el proyecto a los involucrados. Esto significa que los resultados que se obtengan del monitoreo deben ser comunicados a los involucrados.
- Recomendar, por parte de la Gerencia de Planificación, acciones correctivas a problemas que afectan la intervención, con el propósito de mejorar el desempeño e incrementar la posibilidad de lograr los objetivos.
- Conocer si el personal encargado de la ejecución tiene la calificación y las capacidades necesarias.



- Conocer si la respuesta de los usuarios es positiva, y si hay aceptación por parte del resto de los involucrados.

3.2.2. Evaluación de resultados

En la evaluación se verificará la eficiencia y eficacia de la ejecución de un proyecto mediante la identificación de sus logros y debilidades, en el cual se recomendará medidas correctivas para optimizar los resultados esperados del proyecto.

- Elementos para tomar en cuenta en el presupuesto
- Cambios desfavorables en la asignación de presupuesto
- Cambios de precios por parte de los contratistas
- Costos de personal no planeados
- Costos de entrenamientos y consultorías no anticipados.
- Elementos para tomar en cuenta en la calidad.
- Examinar algunas actividades en un momento apropiado para asegurar que se está cumpliendo con las especificaciones acordadas.
- Realizar evaluaciones del proyecto en el intermedio de la ejecución.
- Deben realizarse chequeos periódicos de calidad, para indicar las condiciones fuera de especificación. Una vez son identificadas deben ser corregidas para asegurar la calidad de la actividad siguiente.
- Elementos para tomar en cuenta en el monitoreo del cronograma.
- Los productos deben cumplir el cronograma

3.3. Plan de Gestión de Riesgos

IDENTIFICACIÓN DEL RIESGO	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	TIPO	CATEGORÍA	PROBABILIDAD DE OCURRENCIA	IMPACTO	TIPO DE RESPUESTA	PLAN DE CONTINGENCIA
Falta de recursos económicos causaría paralización del servicio de transporte de pasajeros	En el caso de que no asigne los recursos necesarios para el proyecto, se generaría un alto riesgo sobre la continuidad del servicio.	Externo	Económico	Remoto	Catastrófico	Trasladar	Coordinar con el ente rector de la movilidad y la administración general del municipio para garantizar el financiamiento completo del proyecto
Falta de personal operativo y administrativo calificado causaría retraso en la operación	Por no contar con personal adecuado se puede alterar el cronograma de mantenimiento de las unidades	Interno	Personal	Moderado	Crítico	Mitigar	Realizar el seguimiento de cada una de las etapas de los procesos de contratación de personal
Los proveedores no están interesados en participar en los procesos de contratación postulados causaría demora en la adecuación de la infraestructura	Proveedores no presentan proformas para iniciar los procesos de contratación	Externo	Procesos	Ocasional	Crítico	Mitigar	Capacitar al personal interno para mejorar el proceso de contratación Realizar acercamientos con proveedores

4. GLOSARIO O TÉRMINOS UTILIZADOS:



- **BRT.** - Bus Rapid Transit por sus siglas en inglés, representa a la descripción del Bus de Transporte Rápido.
- **MDMQ.** - Municipio del Distrito Metropolitano de Quito,
- **Alimentadores.** – Buses tipo que prestan servicios de transporte desde los barrios a las terminales de los sistemas BRT, y viceversa.
- **EPMTPQ.** - Siglas que representan a la Empresa Pública Metropolitana de Transporte.
- **PMDOT.** - Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.
- **TP.** - Transporte Público.
- **ITS.** – Sistemas Inteligentes de Transporte
- **Material Particulado (MP).** Altas concentraciones de material particulado componen el humo negro cargado de hollín que sale por los exostos de los carros, especialmente de diésel. El material particulado puede ser un contaminante primario o un contaminante secundario proveniente de hidrocarburos, óxidos de nitrógeno, y del dióxido de azufre.
- **Compuestos Orgánicos Volátiles (COV).** Estos contaminantes reaccionan con los óxidos de nitrógeno en la presencia de luz solar para formar ozono a nivel del suelo, el principal ingrediente del smog.
- **Óxidos de nitrógeno (NOx).** Estos contaminantes forman ozono a nivel del suelo y material particulado (secundario). Son también peligrosos como contaminante primario.
- **Monóxido de carbono (CO).** Este peligroso gas tóxico incoloro e inodoro es formado a partir de la combustión de gasolina.
- **Dióxido de azufre (SO2).** Las plantas de energía y los carros emiten este gas cuando queman combustibles que contienen azufre, especialmente el carbón y el diésel.
- **Gases de efecto invernadero.** Los vehículos de transporte emiten gases que atrapan calor en la atmósfera y por tanto contribuyen al calentamiento global, predominantemente dióxido de carbono.

5. ANEXOS

- Anexo A: Ficha del proyecto
- Anexo B: Ficha del indicador
- Anexo C: Flujos Financieros y económicos


FIRMAS

ROL	NOMBRE / CARGO	FIRMA
ELABORADO POR:	Wilson Montenegro Especialista de Planificación	
REVISADO POR:	Marcelo Pazmiño Gerente de Planificación	
APROBADO POR:	Danilo Rodríguez Zambrano Gerente General (e)	



6. ANEXOS

Ficha de Diseño de Proyectos de Inversión: "OPERACIÓN DE LOS CORREDORES DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO"

	Ficha de Diseño de Proyectos de Inversión "OPERACIÓN DE LOS CORREDORES DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO" Municipio del Distrito Metropolitano de Quito		Fecha: 14/09/2022
			Versión: 1
Sector	Movilidad	Dependencia:	Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPTPQ)
Eje Estratégico PMDOT:	Eje Territorial	Objetivo Estratégico PMDOT:	4. Por un Quito conectado: brindar opciones de movilidad y conectividad confiables, de calidad, eficientes y seguras.
Política PMDOT:	Promover la seguridad, calidad, conectividad y accesibilidad en la movilidad de personas y mercancías dentro del DMQ.	Estrategia PMDOT:	Consolidar el transporte público metropolitano como un sistema integrado, intermodal, sostenible, de calidad, con amplia cobertura y conectividad.
Programa:		Sistema de transporte público eficiente	
Nombre del Proyecto		Operación de los corredores del Sistema Metropolitano de Transporte Público	
Monto Total	\$ 41.119.265,89	Fuente de Financiamiento	Propios y Municipales
Período de Ejecución		12 MESES	
Cobertura	DISTRITAL	Beneficiarios directos	1'978.376 habitantes (área urbana ciudad de Quito)
Objetivo del Proyecto			
Incrementar la prestación eficiente del servicio de transporte de pasajeros en las troncales administradas por la EPMT PQ.			
Breve descripción del proyecto (máximo 5 líneas)			
<p>Es necesario que la EPMT PQ, en cumplimiento de sus atribuciones establecidas en la ordenanza 314 del 8 de julio del 2010, garantice la correcta prestación del servicio de transporte de pasajeros directamente en las troncales y con contratos para los buses alimentadores, esto hace necesario contar con un financiamiento adicional por parte del Municipio a fin de cubrir déficit existente dada la amplia cobertura del servicio brindado.</p> <p>El Proyecto contribuirá a fortalecer la institucionalidad del sector de transporte en el DMQ, a través de un marco de responsabilidades, derechos y obligaciones claro y transparente, consolidando al transporte público metropolitano como un sistema intermodal, sostenible, de calidad, con amplia cobertura y conectividad. Además de aportar en el programa de gobierno del Alcalde mediante del cumplimiento de la "Agenda Urgente de Movilidad de Quito, Distrito Metropolitano".</p>			
Situación que se pretende cambiar con la intervención del proyecto (máximo 5 líneas)			
En el ámbito urbano, una de las principales fuentes contaminantes del ambiente son los vehículos automotores. Una estrategia para reducir el número de los vehículos en circulación y frenar el deterioro ambiental es el mejoramiento del sistema de transporte público y estimular su uso. Para hacer atractivo el empleo del transporte público en Quito es indispensable hacer cambios importantes en este.			



Metas e indicadores:				
COMPONENTE		META 2022	INDICADOR	FÓRMULA DEL INDICADOR
COMPONENTE 1: GESTIÓN DE LA OPERACIÓN		170 millones de pasajeros - pago- viaje transportados	Número de pasajeros pago- viaje transportados	Σ Pasajeros - pago - viaje transportados en el SMTP por día
COMPONENTE 2: GESTIÓN DE MANTENIMIENTO				
COMPONENTE 3: FINALIZACIÓN DE PROCESOS POR LIQUIDAR AÑOS ANTERIORES				
Indicadores Financieros		Fecha de Elaboración:		14/09/2022
VAN	9.337.374,00	Elaborado por:	Wilson Montenegro Especialista de Planificación	
TIR	37,43%	Revisado por:	Marcelo Pazmiño Gerente de Planificación	
COSTO BENEFICIO	1,14	Aprobado por:	Danilo Rodríguez Zambrano Gerente General (e)	



Ficha de "OPERACIÓN DE LOS CORREDORES DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO"

INFORMACIÓN GENERAL			
1. FECHA DE DEFINICIÓN DE INDICADOR	14/09/2021	2. DEPENDENCIA:	EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO (EPMPQ)
3. NOMBRE DEL INDICADOR:	NÚMERO DE PASAJEROS - PAGO-VIAJE TRANSPORTADOS EN EL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO	4. OBJETIVO OPERATIVO	MEJORAR LA EXPERIENCIA DEL USUARIO
DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR			
Descripción:	SE PRESENTA EL NÚMERO DE PASAJEROS PAGO-VIAJE TRANSPORTADOS EN EL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO (CORREDORES BRT Y BUSES ALIMENTADORES), CONSIDERANDO LA RECAUDACIÓN OBTENIDA POR DÍA DE: TRONCAL TROLEBÚS, TRONCAL ECOVÍA, CORREDOR SUR OCCIDENTAL Y TRONCAL CENTRAL NORTE		
Fórmula de Cálculo	Σ PASAJEROS - PAGO - VIAJE TRANSPORTADOS EN EL SMTP POR DÍA		
Variables	PASAJEROS - PAGO - VIAJE TRANSPORTADOS EN EL SMTP POR DÍA: SE CONSIDERA A LOS USUARIOS QUE ACCEDEN AL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO, UNA VEZ CANCELADO EL PASAJE. SE INCLUYE RUTA BRT Y SERVICIO DE ALIMENTADORES		
Fuente de información	EPMPQ: BASE DE DATOS DE RECAUDACIÓN DE TRONCALES BRT Y BUSES ALIMENTADORES (TRONCAL TROLEBÚS Y TRONCAL ECOVÍA) CONSORCIO SUR OCCIDENTAL: BASE DE DATOS POR DÍA DEL CORREDOR TRONCAL CENTRAL NORTE: INFORMACIÓN PROPORCIONADA POR LA SECRETARIA DE MOVILIDAD.		
Medio de Verificación de resultados	REPORTE MENSUAL DE INGRESOS OPERATIVOS		
DESCRIPCIÓN DE LA META			
Meta:	170 MILLONES DE PASAJEROS PAGO- VIAJE		
Fecha de Inicio:	1/1/2022	Unidad de Medida:	PASAJEROS-PAGO- VIAJE
Tipo de Meta:	CONTINUA	Línea Base:	130.598.082 DE PASAJEROS PAGO - VIAJE, PLANIFICADOS PARA EL AÑO 2021
Periodicidad:	MENSUAL	Año de Línea Base:	2021
PERIODO 2022	DATOS		
	Meta		
ENERO	10.950.751,00		
FEBRERO	11.963.005,00		
MARZO	14.909.831,00		
ABRIL	15.083.346,00		
MAYO	15.751.332,00		
JUNIO	9.659.657,00		
JULIO	14.648.129,00		
AGOSTO	14.935.348,00		
SEPTIEMBRE	15.228.848,00		
OCTUBRE	15.528.780,00		
NOVIEMBRE	15.835.297,00		
DICIEMBRE	16.148.557,00		
TOTAL:	170.642.881,00		