



## INFORME TÉCNICO DE REFORMA AL POA 2022

### 1. ANTECEDENTES

Mediante Resoluciones DIR-EPMTPQ-2021-005 del 16 de diciembre de 2021, el Directorio de la empresa aprobó la **Proforma Presupuestaria 2022 Y Planificación Operativa Anual (POA)**, con un techo presupuestario de \$82.120.664,81 derivado en: ingresos propios \$ 41.966.111,54 y asignación del Municipio de Quito \$ 40.154.553,27.

En Sesión Extraordinaria 002-2022 de Directorio de la EPMPQ con fecha 03 de marzo de 2022 resolvió, "Reformar el Techo presupuestario 2022 de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito al valor de USD\$ **77.007.753,05 (SETENTA Y SIETE MILLONES SIETE MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y TRES 05/100 DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA)**"; derivado en: ingresos propios USD \$ 44.780.886,33 y asignación Municipal de USD \$ 32.226.866,72.

La reforma al techo presupuestario se gestionó por concepto de:

- Liquidación presupuestaria del ejercicio 2021, valores de saldo caja bancos por USD\$2.814.774,79
- Traspaso de crédito por USD\$ (-) 7.927.686,55 correspondiente a la implementación del Sistema Integrado de Recaudación (SIR) de la EPMPQ-Q.

Tabla 1: POA y presupuesto 2022, actualizado por traspaso de crédito

PROGRAMA	PROYECTO	CODIFICADO INICIAL	CODIFICADO ACTUAL
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	PROYECTO 1 GESTIÓN ADMINISTRATIVA	3.068.342,62	3.068.342,62
	PROYECTO 2 GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO	29.088.137,92	29.088.137,92
Total, FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL		32.156.480,54	32.156.480,54
SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EFICIENTE	PROYECTO 3 OPERACIÓN DE LOS CORREDORES DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO	40.804.612,07	38.851.272,51
	PROYECTO 4 MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO DE PASAJEROS	9.159.572,20	6.000.000,00
Total, SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EFICIENTE		49.964.184,27	44.851.272,51
Total, general		82.120.664,81	77.007.753,05

Fuente: POA 2022

En cumplimiento a la Circular GADDMQ-AG-2022-0015-C del 4 de mayo de 2022 remitida por la Administración General del Municipio de Quito (AG), que contienen las "Directrices Programáticas y Presupuestarias para la Reforma al Plan Operativo Anual y presupuesto 2022, Ejercicio Económico 2022", se emitió el Memorando Nro. EPMPQ-GP-2022-0234-M, el 10 de mayo de 2022, en el que se solicitó el recalcu de la proyección de ingresos de autogestión de la EPMPQ, para calcular los gastos del presente año fiscal e incorporar en la solicitud de reforma.

Con Memorando Nro. EPMPQ-GAF-2022-0725-M, de 17 de mayo de 2022, se presenta el ajuste presupuestario considerando que de enero hasta abril de 2022 tenemos un valor ejecutado de USD 14.786.259,06 de fondos de autogestión y de mayo a diciembre de 2022 se proyecta ejecutar un valor de USD 26.047.643,98, obteniendo una variación de reducción por **USD 3.946.983,28**

### Paro Nacional 13 al 30 de junio 2022

A partir del 13 de junio de 2022 fecha de inicio del paro nacional convocado por el movimiento indígena, el mismo que provocó que el servicio de transporte de pasajero sufra afectaciones para su normal desempeño, lo que obligó a realizar modificaciones en la programación del servicio para dar continuidad del mismo precautelando la seguridad y e integridad de los funcionarios, trabajadores y bienes institucionales.

A partir del 14 de junio de 2022, se implementaron circuitos emergentes para garantizar la movilidad, por lo cual los mismos se activaron de acuerdo a la situación en el campo y según la disponibilidad de circulación.



Los días 21, 22 y 23 de junio de 2022 se decidió suspender la operación de Trolebús y Ecovía así como las 48 rutas alimentadoras que operan desde los terminales y estaciones, la cual fue oficializada mediante Resolución Administrativa EPMPQ -GG-EMER-2022-001.

A partir del 24 de junio se planificó el desarrollo de pruebas con una operación provisional sujeta a cambios, en la parte norte de la ciudad habilitando desde Carcelén – Labrador hasta Cuero y Caicedo en el corredor Trolebús y en el corredor Ecovía norte desde Río Coca hasta parada Bellavista regresamos por la calle Diego de Almagro a la parada San Martín para volver al norte, estas acciones coordinadas con la ayuda de Policía Nacional y la Agencia Metropolitana de Tránsito.

Con fecha 30 de junio de 2022 se da fin al paro nacional, con lo cual se pudo habilitar todos los circuitos y rutas alimentadoras de los corredores Central Trolebús y Oriental Ecovía.

Con Oficio Nro. EPMPQ-GG-2022-0466-O de 05 de julio de 2022, se emite los ingresos no percibidos en el contexto del paro nacional, con el siguiente detalle:

<b>Recaudación Mayo</b>	<b>\$3.505.578,79</b>
<b>Recaudación Junio</b>	<b>\$2.187.853,84</b>
<b>Perdida mes Junio</b>	<b>\$1.317.724,95</b>

Con base a la afectación consecuencia del paro nacional se estableció los ingresos no percibidos, así como los gastos no efectuados, el cual se detalla a continuación:

Los ingresos no percibidos corresponden a los días que la operación no pudo llevarse con normalidad que corresponden a los periodos del 14 al 20 de junio y 24 al 30 junio, adicionalmente a esto los días 21, 22 y 23 se suspendió la operación.

Ingresos no percibidos Junio	1.317.724,95
------------------------------	--------------

En lo que respecta a los gastos se consideraron dos factores el ajuste del costo operacional y el ahorro por kilómetros no recorridos los cuales se detallan a continuación:

Ajuste costo operacional	133.269,72
Ahorro Kilómetros no recorridos	173.781,99
TOTAL	307.051,71

En vista de las afectaciones indicadas se presenta la nueva proyección de ingresos.



Tabla 2: Proyección de ingresos actualizada

DESCRIPCIÓN	CODIFICADO	REFORMA	NUEVO
	2022		CODIFICADO
COORDINACIÓN ADMINISTRATIVA	254.005,11	8.544,61	262.549,72
1.9.02.01 Indemnización Por Siniestros	15.088,92	8.544,61	23.633,53
1.9.04.05 Ingresos de Bienes Provenientes de Chatarrización	238.916,19	-	238.916,19
COORDINACIÓN DE COMERCIALIZACIÓN	382.200,00	10.674,00	392.874,00
1.3.01.03 Ocupación de Lugares Públicos	88.200,00	-40,88	88.159,12
1.7.02.02 Edificios, Locales y Residencias	294.000,00	10.714,88	304.714,88
COORDINACIÓN DE RECAUDACIÓN	37.981.889,35	-4.933.931,66	33.047.957,69
1.4.03.07 Transporte Nacional De Pasajeros Y Carga	37.981.889,35	-4.933.931,66	33.047.957,69
COORDINACIÓN FINANCIERA	38.389.658,59	18.250.736,68	56.640.395,27
1.7.04.04 Incumplimientos De Contratos	782.802,12	38.648,99	821.451,11
1.9.04.99 Otros No Especificados	201.853,80	-90.851,87	111.001,93
170399 Otros Intereses por Mora	-	9.259,41	9.259,41
2.8.01.04 De Entidades del Gobierno Seccional	32.226.866,73	18.293.680,15	50.520.546,88
3.7.01.02 De Fondos de Autogestión	4.378.508,75	-	4.378.508,75
3.8.01.07 Anticipos por Devengar de Ejercicios Anteriores de GADS y Empresas Públicas-Compra de Bienes y/o Servicios.	799.627,19	-	799.627,19
<b>TOTAL, GENERAL</b>	<b>77.007.753,05</b>	<b>13.336.023,63</b>	<b>90.343.776,68</b>

Tabla 3: Ejecución presupuestaria con corte al 13 de septiembre 2022

FUENTE	CODIFICADO	COMPROMETIDO	DEVENGADO	% COMPROMETIDO	% DEVENGO
MUNICIPALES	32.226.866,72	23.327.523,06	18.513.243,68	72,39%	57,45%
PROPIOS	44.780.886,33	26.416.440,63	23.835.979,07	58,99%	53,23%
<b>Total general</b>	<b>77.007.753,05</b>	<b>49.743.963,69</b>	<b>42.349.222,75</b>	<b>64,60%</b>	<b>54,99%</b>



## 2. JUSTIFICACIÓN DE LA REFORMA PROGRAMÁTICA

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMPQ) en relación con los antecedentes descritos, efectuó el análisis para el cambio de estructura programática acorde a la realidad y a la proyección de actividades a ejecutar durante el presente año. En tal sentido se presenta la propuesta de actualización de la estructura programática a ejecutar una vez aprobado por el Directorio de la Empresa.

Tabla 4: Actualización de reforma programática - EPMPQ

TAREA	MANTIENE	NUEVA	ELIMINA	OTROS	JUSTIFICACIÓN
INNOVACIÓN DE LOS SISTEMAS DE GESTIÓN ORGANIZACIONAL	X				Se ejecuta acorde a lo planificado
PRESTACIÓN DE SOLUCIONES TECNOLÓGICAS REDES Y SOPORTES	X				Se ejecuta acorde a lo planificado
GESTIÓN DEL ÁREA ADMINISTRATIVA	X				Se ejecuta acorde a lo planificado
GESTIÓN DEL ÁREA COMUNICACIÓN	X				Se ejecuta acorde a lo planificado
GESTIÓN DEL ÁREA FINANCIERA	X				Se ejecuta acorde a lo planificado
CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES FINANCIERAS DE AÑOS ANTERIORES	X				Se ejecuta acorde a lo planificado
DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO	X				Se ejecuta acorde a lo planificado
EJECUTAR PROCESOS POR DESVINCULACIÓN	X				Se ejecuta acorde a lo planificado
MEDICINA PREVENTIVA Y SALUD OCUPACIONAL	X				Se ejecuta acorde a lo planificado
NÓMINA	X				Se ejecuta acorde a lo planificado
PRESTACIÓN DE SERVICIOS AL PERSONAL	X				Se ejecuta acorde a lo planificado
SEGURIDAD, SALUD OCUPACIONAL Y AMBIENTE	X				Se ejecuta acorde a lo planificado
CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES FINANCIERAS DE AÑOS ANTERIORES	X				Se ejecuta acorde a lo planificado
ABASTECIMIENTO DE DIESEL PARA LA FLOTA	X				Se ejecuta acorde a lo planificado
GESTIÓN DE RECAUDACIÓN	X				Se ejecuta acorde a lo planificado
SEGURIDAD Y VIGILANCIA	X				Se ejecuta acorde a lo planificado
SERVICIO DE LIMPIEZA PARA LA FLOTA E INSTALACIONES DE LA EPQ	X				Se ejecuta acorde a lo planificado
SERVICIO DE TRANSPORTE DE ALIMENTADORES	X				Se ejecuta acorde a lo planificado
NÓMINA OPERATIVA		X			En relación que el personal técnico de la empresa. Además de la disminución de ingresos propios por el paro y movilizaciones. Es necesario crear la tarea de nómina operativo que permita cubrir sus gastos de jubilación patronal
ADQUISICIÓN DE REPUESTOS Y ACCESORIOS PARA LA FLOTA	X				Se ejecuta acorde a lo planificado



TAREA	MANTIENE	NUEVA	ELIMINA	OTROS	JUSTIFICACIÓN
CONTRATACIÓN DE SERVICIOS ESPECIALIZADOS PARA LA FLOTA	X				Se ejecuta acorde a lo planificado
GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA	X				Se ejecuta acorde a lo planificado
GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA TECNOLÓGICA	X				Se ejecuta acorde a lo planificado
INNOVACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LOS SISTEMAS Y EQUIPAMIENTO TECNOLÓGICO	X				Se ejecuta acorde a lo planificado
ACTA DE LIQUIDACIÓN - SAE Y SIU			X		La implementación de los sistemas SIU y SAE está en proceso de análisis para su ejecución en el año 2023, una vez ejecutado el sistema SIR que está en proceso de contratación en el marco del Contrato FIDIC.
ACTA ENTREGA RECEPCIÓN - SAE Y SIU			X		
DESARROLLO DEL SISTEMA - SAE Y SIU			X		
FASE CONTRACTUAL - SAE Y SIU			X		
FASE PRECONTRACTUAL - SAE Y SIU			X		
GENERACIÓN DE DOCUMENTOS HABILITANTES - SAE Y SIU			X		
PUESTA EN MARCHA - SAE Y SIU			X		
CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES FINANCIERAS DE AÑOS ANTERIORES	X				En ejecución
GENERACIÓN DE DOCUMENTOS HABILITANTES - BUSES 100% ELÉCTRICOS				X	Proceso está en ejecución, conforme la propuesta de incremento de presupuesto Cambio de nombre de la tarea por modificación del alcance de la compra a 29 buses
ADJUDICACIÓN - BUSES 100% ELÉCTRICOS				X	La fecha de fin de la adquisición de trolebuses 100% se prorroga en relación con el cronograma inicial; además se prevé un anticipo del 50%, valor que se transferirá al proveedor adjudicado el presente periodo fiscal (2022) y la diferencia de 50%, a la entrega a entera satisfacción del producto al finalizar los hitos (2023). Cambio de nombre de la tarea por modificación del alcance de la compra a 29 buses
FABRICACIÓN - BUSES 100% ELÉCTRICOS			X		Se prorroga en vista de la actualización del alcance y documentación habilitante
IMPORTACIÓN - 10 BUSES 100% ELÉCTRICOS			X		Las tareas son eliminadas por la reprogramación de las actividades planificadas, tomando en cuenta el estudio de mercado, los buses se prevén se entregarán en el periodo 2023.
PUESTA EN MARCHA - 10 BUSES 100% ELÉCTRICOS			X		Las tareas son eliminadas por la reprogramación de las actividades planificadas, tomando en cuenta el estudio de mercado, los buses se prevén se entregarán en el periodo 2023.
GENERACIÓN DE DOCUMENTOS HABILITANTES - SIR FASE 1	X				Se ejecuta acorde a lo planificado
FIRMA DE ORDEN DE VARIACIÓN PARA EL EQUIPAMIENTO DE LA EPMPQ		X			Disposición de la secretaria de Movilidad en la resolución Nro. SM-2021-0278
PUBLICACIÓN DE PROCESO - SIR FASE 1			X		Se transfirió \$ 3.159.572,20 del proyecto de "Modernización del Sistema de Transporte Público Metropolitano de Pasajeros" a la secretaria de Movilidad para la implementación del SIR de la EPMPQ. En este sentido la empresa está coordinando el desarrollo de todas actividades en conjunto con la SM y Metro de Quito



Con relación a las metas planteadas para el año 2002 es necesario actualizar la meta del proyecto “MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO DE PASAJEROS” debido a que la contratación del SIR se realizará en coordinación con la secretaria de Movilidad, Metro y EPMPQ, y con relación a la adquisición de buses se está levantado los documentos habilitantes para iniciar el proceso de compra, la entrega se estima se realice en el año 2023.

Tabla 5: Metas de proyectos 2022

PROGRAMA	PROYECTO	META DEL PROYECTO	REFORMA PROGRAMÁTICA			META PROPUESTA	EJECUTOR	VALOR META EJECUTOR	JUSTIFICACIÓN TÉCNICA
			NUEVA	ELIMINA	MODIFICA				
SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EFICIENTE	OPERACIÓN DE LOS CORREDORES DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO	TRANSPORTAR 174 MILLONES DE PASAJEROS PAGO VIAJE EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MUNICIPAL			X	TRANSPORTAR 170 MILLONES DE PASAJEROS PAGO VIAJE EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MUNICIPAL	EPMPQ	170.642.881	Respecto a la meta del proyecto “Operación de los Corredores del Sistema Metropolitano de Transporte Público” se modifica la meta por la disminución de la demanda por las movilizaciones de junio 2022.
	MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO DE PASAJEROS	LOGRAR EL 21% DE AVANCE DE LA MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO			X	LOGRAR EL 20,64% DE AVANCE DE LA MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO	EPMPQ	20,64%	La meta es reprogramada por el ajuste de la planificación, tomando en cuenta que, por el estudio de mercado, los buses se prevén la entrega en el periodo 2023. Por otro lado, los hitos del SIR se deben ajustar las fechas, toda vez que el proceso de adquisición de Software y Equipos, lo lleva el Metro de Quito. Así mismo se debe colocar los hitos referentes al componente de implementación trasversal SIR

Debido a que la meta del objetivo operativo está directamente relacionada al avance del proyecto de “MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO DE PASAJEROS” es necesario actualizar la meta planteada



Tabla 6: Actualización meta objetivo operativo

PROGRAMA	PROYECTO	META OPERATIVO	REFORMA PROGRAMÁTICA			META PROPUESTA	EJECUTOR	VALOR META EJECUTOR	JUSTIFICACIÓN TÉCNICA
			NUEVA	ELIMINA	MODIFICA				
SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EFICIENTE	OPERACIÓN DE LOS CORREDORES DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO	TRANSPORTAR 174 MILLONES DE PASAJEROS PAGO VIAJE EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MUNICIPAL			X	TRANSPORTAR 170 MILLONES DE PASAJEROS PAGO VIAJE EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MUNICIPAL	EPMTPQ	170.642.881	Respecto a la meta del proyecto "Operación de los Corredores del Sistema Metropolitano de Transporte Público" se modifica la meta por la disminución de la demanda por las movilizaciones de junio 2022.
			X		PROMEDIO DIARIO DE PASAJEROS - PAGO-VIAJE TRANSPORTADOS EN EL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO	EPMTPQ	323.468	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: EPMTPQ: Troncales trolebús y Ecovía (BRT y alimentadores) Indicador conforme la alineación del PMDOT	
	MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO DE PASAJEROS	LOGRAR EL 21% DE AVANCE DE LA MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO			X	LOGRAR EL 20,64%% DE AVANCE DE LA MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO	EPMTPQ	20,64%	La meta se reprogramada por el ajuste de la planificación, tomando en cuenta que según el estudio de mercado, los trolebuses se prevé la entrega en el periodo 2023. Por otro lado los hitos del SIR se deben ajustar las fechas, toda vez que el proceso de adquisición de Software y Equipos, lo lleva el Metro de Quito, el mismo que ha tenido demoras. Así mismo se debe colocar los hitos referente al componente de implementación transversal del SIR, que son acciones complementarias al componente tecnológico para minimizar el impacto en la ciudadanía y empresarial que causaría el proyecto.



### 3. JUSTIFICACIÓN DE LA REFORMA PRESUPUESTARIA

Se procedió a realizar un análisis y priorización de necesidades para el segundo semestre 2022 las cuales afectan los techos presupuestarios de los proyectos de la EPMPQ 2022, del cual se presente el detalle:

Tabla 7: Detalle de incremento de necesidad

DETALLE	NECESIDAD DE INCREMENTO
Alimentadores	4.833.006,91
Adquisición de Neumáticos	1.050.000,00
Jubilación Patronal	330.285,73
Instalación de sistemas contraincendios en estaciones	80.347,14
Adquisición de cámaras video vigilancia y equipamiento de almacenamiento	200.000,00
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta Sur Occidental	400.040,37
Adquisición de trolebuses articulados cien por ciento eléctricos (se solicita el financiamiento de 19 buses adicionales)	11.400.000,00
Total, general	18.293.680,15

Sobre la base de lo descrito en base a los movimientos indicados se requiere un aporte municipal de USD **18.293.680,15**.

<b>Solicitud a municipio</b>	<b>18.293.680,15</b>
<b>Techo presupuestario</b>	<b>90.343.776,68</b>

### **PROYECTO 3 OPERACIÓN DE LOS CORREDORES DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO**

#### **Alimentadores**

El Informe de Contraloría General del Estado Nro. DNA5-0061-2018 aprobado el 12 de diciembre de 2018, dentro de la recomendación Nro. 2 Señala: *Al Gerente General 2. Dispondrá y vigilará que los Gerentes de Operaciones realicen estudios permanentes para determinar el costo real de los kilómetros recorridos de cada ruta, considerando el flujo o demanda de pasajeros en cada frecuencia, además de estudios de los costos fijos, variables, y la utilidad respectiva, esto es, los parámetros de cálculo que permitan establecer los costos reales que intervienen en la operación del servicio de transporte Trolebús.*

La resolución SM-2021-0200 Artículo Primero. - Sustituir el subnumeral 10.1.- Operación y Régimen de Contratación de las rutas alimentadoras de los corredores administrados por la EPMPQ, del numeral 10.- CONDICIONES PARA EL PROCESO TRANSITORIO PREVIO A LA INTEGRACIÓN DEL SITP-DMQ, de la Resolución No. SM-2021-128 de 20 de julio de 2021 que contiene el "Modelo de Gestión para la Implementación del Plan de Reestructuración de Rutas en el contexto del Sistema Integrado de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito", por lo siguiente: 10. CONDICIONES PARA EL PROCESO TRANSITORIO PREVIO A LA INTEGRACIÓN DEL SITP-DMQ. 10.1 Operación y régimen para la prestación del servicio de las rutas alimentadoras de los corredores administrados por la EPMPQ: Situación previa a la Fase Primera Etapa 1A de Integración. La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMPQ) debe prestar el servicio de alimentación para sus troncales, bajo la modalidad que para ello determine, durante el periodo que dure el proceso previo a la integración del Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ).



En el año 2020, luego de la declaratoria de emergencia por la pandemia de COVID 19, el Gerente de Operaciones a través del Memorando Nro. EPMTQP-GO-2020-0659-M, de 20 de julio de 2020, solicito autorización al Gerente General para optimizar el factor de ayudantes/azafata, considerando una (1) sola persona. A través de sumilla inserta el señor Gerente General autorizó dicha optimización.

La Gerencia de Operaciones, subrogante, mediante Memorando Nro. EPMTQP-GO-2020-0735-M, de 05 de agosto de 2020, dirigido al Coordinador Financiero 2, luego de mencionar la optimización aprobada en el factor ayudantes/azafata, señala lo siguiente:

*Los costos inherentes a la prestación del servicio de alimentadores en el corredor Sur Oriental se agrupan en costos fijos (CF), de capital (CC) y variables (CV), de esta información se desprende el valor a pagar (VP), por el servicio de alimentadores que corresponde a:*

$$Vp = CF + CC + CV$$

Donde:

*CF corresponde a \$ 2.822,11*

*CC corresponde a \$ 800,97*

*CV corresponde a \$0,4302 por cada kilómetro ejecutado*

Con memorando No. EPMTQP-GO-2022-0544-M de 20 de marzo de 2022, se envía la PROPUESTA DE TABLAS OPERACIONALES – CORREDOR CENTRAL TROLEBUS Y EJE ORIENTAL, en el cual se actualiza el horario de operación incrementando 1 hora adicional al cierre para los días ordinarios.

Con un incremento promedio de 38.720,08 km de recorrido adicionales. Con memorando No. EPMTQP-GO-2022-029-EMER de fecha 26 de abril de 2022, se presentó a la máxima autoridad el Informe técnico de los costos fijos, variables y de capital para los alimentadores, misma que con sumilla inserta se ha autorizado para ser implementada en el mes de mayo de 2022.

En el cual luego del análisis se determinó los siguientes rubros:

Costos fijos que es referente a la mano de obra y costos administrativos luego de realizar la actualización de los valores de acuerdo con la tabla salarial 2022 el valor actual es de \$2.899,03 con incremento de 76,92 por unidad correspondiente a un valor por este rubro de \$23.152,92.

Y referente a la actualización de los costos variables por el incremento de los combustibles el factor se actualiza de un valor de Km \$0,43 incrementó a Km \$0,57

*CF corresponde a \$ 2.899,03*

*CC corresponde a \$ 800,97*

*CV corresponde a \$0,55 por cada kilómetro ejecutado*

Entre los dos rubros de aumento se identifica que existe un incremento promedio mensual de \$291.990,32

Cabe mencionar que debido a como es la metodología de pago por los procesos de revisión para el año 2022 se realizará el pago de los servicios hasta el mes de noviembre de 2022.

Con base a lo descrito se detalla el presupuesto requerido para cubrir las necesidades de las 48 rutas alimentadoras hasta el mes de noviembre 2022:



Tabla 8: Detalle de rutas alimentadoras

SUB - TAREA	Necesidad Enero - Noviembre
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta la luz - terminal río coca	199.264,76
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta santo Tomás 1 – terminal sur Ecovía	184.014,82
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta Venecia – terminal sur Ecovía	184.340,65
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta Monteserrín - terminal río coca	122.161,32
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta comité del pueblo - terminal labrador	791.505,55
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta Carapungo - simón bolívar - terminal río coca	683.734,20
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta Santospamba – terminal Quitumbe	753.317,17
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta Cotocollao - terminal labrador	673.312,09
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta -Carapungo - Eloy Alfaro - terminal río coca	784.069,43
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para las rutas Chillogallo – terminal el Recreo	540.900,42
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta Paquisha - terminal Quitumbe	524.078,94
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta comité del pueblo - la bota – terminal río coca	604.082,33
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta llano chico - terminal río coca	624.885,68
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta cisne - Zabala	323.808,26
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta lucha de los pobres - terminal el Recreo	474.113,00
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta oriente quiteño - terminal el Recreo	538.537,47
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta agua clara – terminal río coca	503.345,26
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta llano grande	281.004,29
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta san juan - bellavista	288.136,67
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta Nayón - terminal río coca	492.285,55
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta manuelita Sáenz - terminal Quitumbe	497.087,05
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta Argelia – terminal el Recreo	416.047,00
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta san Martín - puente de Guajaló	525.177,12
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta Caupicho – estación capulí	380.625,65
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta la cocha – estación capulí	385.819,42
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta Martha Bucaram - morán Valverde	330.570,05
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta Solanda - terminal el Recreo	411.383,23
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta Rumiñahui - terminal labrador	411.068,62
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta Cumbayá - terminal río coca	284.807,94
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta terminal Carcelén - terminal norte	214.187,31
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta 6 de julio - terminal río coca	398.100,44
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta san José de Cutuglahua – terminal sur Ecovía	327.860,67
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta Cabuyal - calderón	213.028,48
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta tola - san roque	315.598,31
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta la forestal - Chimbacalle - estación multimodal la Magdalena	455.803,09
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta san José de morán - Carapungo	176.901,27
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta Kennedy - edén - terminal labrador	265.500,36
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta héroes de Paquisha - terminal sur Ecovía	261.312,45
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta terminal sur Ecovía - terminal Quitumbe	285.070,96
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta Huarca - girón - morán Valverde	278.890,83
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta ferroviaria – terminal el Recreo	329.359,41
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta san juan de Turubamba – terminal sur Ecovía	257.451,65
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta laureles - terminal labrador	207.931,41
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta Zámiza - terminal río coca	295.448,96
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta la joya - terminal sur Ecovía	219.388,90
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta Oyacoto - calderón	162.651,60
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta ciudadela Lozada - terminal sur Ecovía	205.070,66
Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta el porvenir - la victoria - terminal sur Ecovía	200.734,48
Total	18.283.775,21



### Adquisición de Neumáticos

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito en el periodo 2021 adquirió 2070 llantas para los buses articulados Mercedes Benz, Volvo y Biarticulados con lo cual se fortaleció la operación de las unidades del Transporte Municipal de los corredores Trolebús y Ecovía.

Los neumáticos son distribuidos en los tres talleres con los que cuenta la Empresa de Transporte, ubicados en El Recreo, Chiriyacu y Río Coca, y son insumos prioritarios para la puesta en operación de la flota, es por esto por lo que anualmente se adquieren los neumáticos necesarios para evitar una escasez de este insumo indispensable.

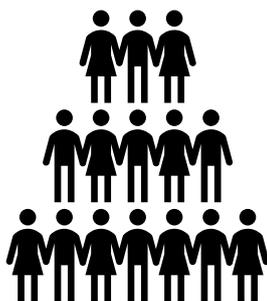
Como parte de la reforma se requiere incluir esta adquisición la misma que se desarrolla por catálogo lo cual representa un menor tiempo en el proceso de adquisición, cabe destacar que la adquisición forma parte del plan continuo de mantenimiento de la flota; fundamental para conservar en mejores condiciones físicas y mecánicas las 250 unidades del Sistema Integrado de Transporte y garantizar así la continuidad y operatividad efectiva del servicio.

Para el periodo 2022 no se incluyó estos insumos en la proforma inicial ya que la contratación del periodo 2021 abastece la necesidad 2022, pero se debe considerar que el periodo fiscal 2023 es un periodo electoral por lo cual el presupuesto a ser aprobado es un presupuesto prorrogado es decir se inicia con el mismo presupuesto inicial aprobado en el año 2022, por lo cual la adquisición de estos repuestos en el periodo 2022 garantiza el stock 2023 y así la continuidad del servicio.

VEHÍCULO	UNIDADES POR FLOTA	CARACTERÍSTICAS			CANTIDAD
		MEDIDA	USO	TIPO	
TROLEBUS	67	275/70 R22.5	SERVICIO URBANO	RADIAL TUBULAR	350
B10M ARTICULADO 3 EJES	24	295/80 R22.5	SERVICIO URBANO	RADIAL TUBULAR	120
MBO500 ARTICULADO 3 EJES	40	295/80 R22.5	SERVICIO URBANO	RADIAL TUBULAR	200
VOLVO B12M ARTICULADO 3 EJES	80	295/80 R22.5	SERVICIO URBANO	RADIAL TUBULAR	700
BIARTICULADO 4 EJES	80	295/80 R22.5	SERVICIO URBANO	RADIAL TUBULAR	700
					2070

### Jubilación Patronal

Para dar cumplimiento a la Ordenanza interpretativa que establece que la pensión jubilar patronal al trabajador, deberá ejecutarse desde el 06 de junio de 2018, fecha en la que entró en vigencia la Ordenanza Metropolitana No. 0211



TOTAL PERSONAS		31
Jubilación Patronal	330.285,73	



- 31 personas han cumplido con la presentación de requisitos de los cuales 4 tienen derecho a partir del periodo 2021, por lo cual el pago debe realizarse de manera retroactiva.
- 64 personas cumplieron 25 años en la institución y por ende el derecho a la jubilación patronal, los mismos que se encuentran en desarrollo de los requisitos para acceder al pago mensual.
- el cálculo se realiza sobre la base de la metodología con el cual el valor máximo a percibir de manera mensual por los trabajadores es de USD 190,00

### Instalación de sistemas contraincendios en estaciones

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito dispone de varias instalaciones entre las que se encuentran:

- Talleres de Mantenimiento.
- Estaciones y Terminales.
- Oficinas

Estas instalaciones tienen varios recursos para la prevención de incendios, sin embargo, no se cumple con todos los requisitos que exige la normativa para contar con medios suficientes que permitan atender una emergencia de un conato de incendio.

Dentro de la normativa vigente para la prevención de incendios y que son de cumplimiento obligatorio a nivel nacional y en el Distrito Metropolitano de Quito se encuentra la siguiente:

### ACUERDO MINISTERIAL 1257, REGLAMENTO DE PREVENCIÓN, MITIGACIÓN Y PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS. REGISTRO OFICIAL EDICIÓN ESPECIAL 114 DE 02-ABR.-2009

Art. 1.- Las disposiciones del Reglamento de Prevención, Mitigación y Protección Contra Incendios, serán aplicadas en todo el territorio nacional, para los proyectos arquitectónicos y de ingeniería, en edificaciones a construirse, así como la modificación, ampliación, remodelación de las ya existentes, sean públicas, privadas o mixtas (...)

### RESOLUCIÓN NRO. A 042 – 2021 DE LA ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO DEL 10 DE SEPTIEMBRE DE 2021

Art. 1.- Aprobar las “REGLAS TÉCNICAS DE PREVENCIÓN DE INCENDIOS” propuestas por el Cuerpo de Bomberos del Distrito Metropolitano de Quito (...)

Art. 2.- La aplicación de las Reglas Técnicas contenidas en esta Resolución se efectuará según lo previsto en la Ordenanza Metropolitana No. 001, publicada en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 1615 de 14 de julio de 2021 y demás normativa vigente en el Distrito Metropolitano de Quito.

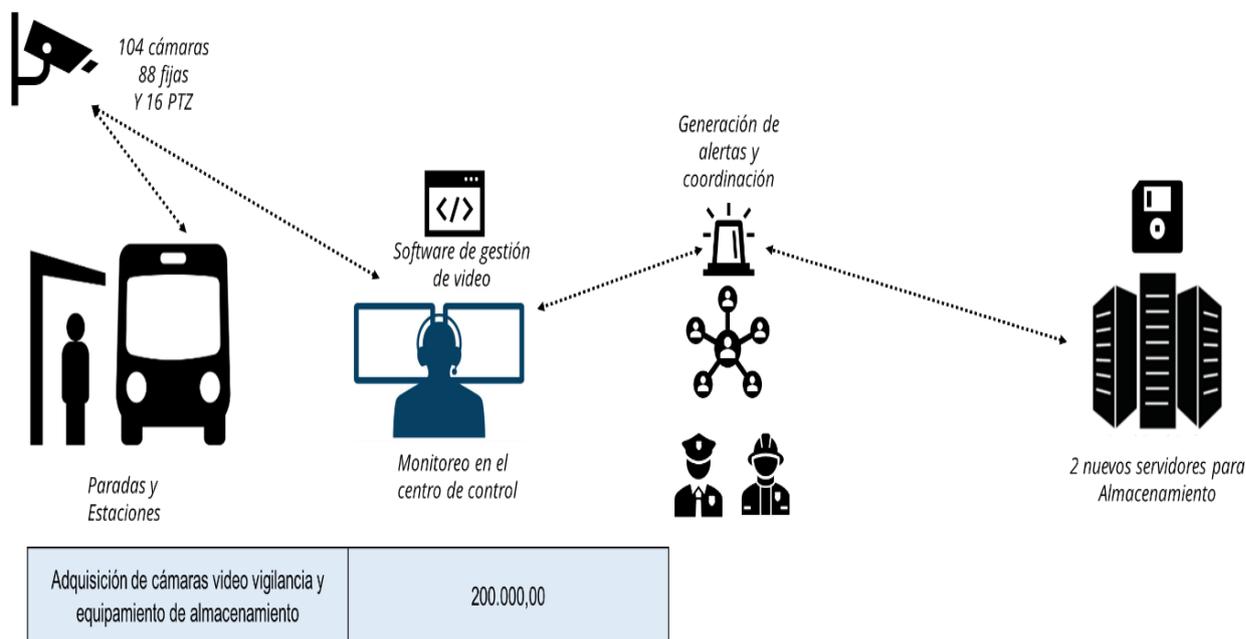




## Repotenciación de sistema de cámaras video vigilancia y equipamiento de almacenamiento

Con la finalidad de fortalecer y actualizar los sistemas de seguridad y vigilancia de la EPMPQ, se generó el diagnóstico de la plataforma que mantiene la empresa, la misma que fue implementada en el año 2012, por lo cual se establece la necesidad de fortalecer este recurso tecnológico de gran importancia, que permitirá mejorar los índices de seguridad y percepción de un mejor servicio con los usuarios de del sistema integrado de transporte público.

La adquisición plateada tiene el siguiente alcance:



- Adquisición de nuevos servidores
- Adquisición de 104 cámaras (88 fijas y 16 PTZ)
- Actualización del VMS (software de gestión de video) para la administración de las 328 cámaras
- Servicios de instalación, mantenimiento y soporte

## Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta Sur Occidental

El Contrato de Operación del CSW en su Cláusula Décimo Segunda: Costos por Integración Tarifaria establece que "En razón de aplicar la política pública de Integración Tarifaria del "MUNICIPIO" dentro del SIT, que consiste en no cobrar al usuario una nueva tarifa por las transferencias que estos realicen entre y desde rutas alimentadores, rutas ramales y ruta troncal en CSW, el "MUNICIPIO" asumirá el costo de la integración.

La variación de demanda del CSW, debido al retorno a la normalidad postpandemia no han sido definitivas, por lo cual se presentan diferencias importantes en la demanda de usuarios.



MES	PROMEDIO 2021	DEVENGO / PROYECCIÓN
ENERO - JULIO	960.664,60	1.164.400,51
AGOSTO	137.237,80	180.000,00
SEPTIEMBRE	137.237,80	180.000,00
OCTUBRE	137.237,80	180.000,00
NOVIEMBRE	137.237,80	180.000,00
<b>Necesidad Total</b>	<b>1.509.615,81</b>	<b>1.884.400,51</b>

<b>Contratación de la prestación de servicio de alimentadores para la ruta Sur Occidental</b>	<b>USD \$400.040,37</b>
---	-------------------------

Al irse regularizando e incrementando la demanda se contó con un pago promedio de USD \$ 166.000, el mismo que se ha ido incrementando paulatinamente por lo cual es necesario recursos para cubrir la integración tarifaria

## **PROYECTO 4 MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO DE PASAJEROS**

### **RESUMEN EJECUTIVO ADQUISICIÓN DE TROLEBUSES**

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 especialmente cuando su uso se basa en combustibles fósiles no renovables, como es el caso del Distrito Metropolitano de Quito.

El proyecto de Adquisición de Trolebuses 100% eléctricos, se enmarca dentro de la política de eficiencia energética, que busca fomentar la competitividad de la economía nacional, apoyar la construcción de una cultura de sustentabilidad ambiental y eficiencia energética, aportar a la mitigación del cambio climático y garantizar los derechos de las personas a vivir en un ambiente sano, a través de las reducciones en las emisiones de gases de efecto invernadero y particularmente anhídrido carbónico (CO<sub>2</sub>) a la atmósfera, en donde Quito es miembro de redes internacionales de ciudades en la lucha contra el cambio climático como el C40, Pacto Global de los alcaldes por el Clima y la Energía, ICLEI y CGLU.

Dentro de este contexto se plantea adquirir 50 trolebuses 100% eléctricos, bajo el siguiente cronograma:

Detalle	Presupuesto
<b>Periodo 2022 - 2023 29 Unidades</b>	17.400.000,00
<b>Periodo 2024 21 Unidades</b>	12.600.000,00

Cronograma Valorado		AÑO 2022	AÑO 2023	AÑO 2024
<b>Producto 1: Adquisición de 29 trolebuses</b>	Techo presupuestario	8.700.000,00	8.700.000,00	
	Certificación Plurianual	8.700.000,00		
<b>Producto 2: Adquisición de 21 trolebuses</b>	Techo presupuestario			12.600.000,00
	Certificación Plurianual			-
<b>Total, Espacio Presupuestario</b>		8.700.000,00	17.400.000,00	12.600.000,00
<b>Total, Flujo de efectivo:</b>		8.700.000,00	8.700.000,00	12.600.000,00



Cada Trolebús Eléctrico según el estudio de mercado tiene un costo aproximado de usd 600.000 donde se incluye la importación, aranceles, puesta en marcha, garantías, capacitación entre otros rubros.

#### Justificación Técnica

El cumplimiento de vida útil de los trolebuses operativos, en mantenimiento y proceso de recuperación es el año 2022 y 2024, como se muestra en la siguiente tabla:

Tipo de Bus	Modelo	Motor	Año	Vida U	2022	2023	2024	...	2028	...	2036	...	2039	...	2041
TROLEBÚS I	O405G	Eléctrico	1995	27	41										
TROLEBÚS II	O405GT	Eléctrico	1999	25			46								
VOLVO	B10M	Diésel	2003	25					37						
VOLVO	B12M	Diésel	2011	25							80				
MERCEDES BENZ	O500MA	Diésel	2014	25									40		
VOLVO	B340M	Diésel	2016	25											80
Flota disponible al final del año:					283		237		200		120		80		0

De la Flota mencionada se debe tomar en cuenta el estado técnico / mecánico de los mismos, dado que por el paso del tiempo y el uso los mismo presentan distintos desperfectos y que en el mercado los repuestos se encuentran descontinuados, ocasionando incremento de los costos, así como tiempos extensos para la recuperación.

A continuación, se detalla el estado actual de la flota administrada por la EPMT PQ:

FECHA	28 DE JULIO 2022		RESUMEN ESTADO FLOTA				
UNIDADES	TOTAL	TROLEBUS	VOLVO B10M	ALIMENTADORES	VOLVO B12M	MB O500	VOLVO B340M
OPERATIVAS	209	37	4	3	70	25	70
EN MANTENIMIENTO CONTINUO	20	9	1	0	7	1	2
PARA RECUPERAR	64	19	22	1	3	14	5
UNIDADES DETENIDAS	3	0	0	0	0	0	3
ANALISIS PARA TRAMITE DE BAJA	4	3	1	0	0	0	0
CON INFORME DE TRAMITE DE BAJA	28	19	9	0	0	0	0
TOTAL DE UNIDADES	328	87	37	4	80	40	80

Hasta la presente fecha se cuenta con una flota operativa de 37 unidades trolebús, 9 unidades se encuentran en mantenimiento continuo diario, dando un total de 46 unidades calificadas como flota utilizable, de estas, 23 trolebuses son de la flota 1, mismas que según la ordenanza metropolitana 0092 de fecha 21 de diciembre 2015, se establece la vida útil de 25 años y mediante la resolución N. 081-DIR-2020-ANT de fecha 16 de diciembre 2020 se extendió la vida útil por dos años más.

El Sub anexo del Plan de Reestructuración de Rutas y Frecuencias de la Ordenanza 017 establece en su parte pertinente de Rutas Propuestas, la siguiente distribución para la Troncal Trolebús y Corredor Oriental.

Flota en Operación Diaria	
Corredor Central (Trolebús)	59
Corredor Oriental (Ecovía)	140

Cabe indicar que, a más de la flota necesaria para la operación, es fundamental contar flota de reserva que sustituya a la programada por temas de mantenimientos preventivos y/o correctivos, retención de unidades o percances en las vías,



entre otros, en donde es necesario contar con el 10% de reserva técnica, quedando la distribución de flota en la troncal trolebús la siguiente:

Lugar	CIR	Flota						Total Flota
		182 B34OM	114 MB O500	114 B12M	118 B10	114 Trole	68 Bus	
Recreo –La Colón	C1 (S/N)					15		15
Labrador - Ejido	C1 (N/S)					15		15
Carcelén – Cuero y Caicedo	C5		15					15
Quitumbe – La Colón	C6	5				10		15
<b>Totales</b>	CCT	5	15	0	0	40	0	60
	Reserva Técnica / Mantenimiento	1	3			10		14
	<b>Total</b>	6	18			50		74

Como se evidencia, se necesita 40 vehículos operativos en el Circuito El Recreo – Colón y El Labrador - Ejido, los cuales se planifica sean unidades cero emisiones (trolebuses eléctricos), en razón que circulan por el centro histórico de la ciudad, sin embargo, para cumplir lo planificado es necesario la renovación total de la flota trolebús planteada en el proyecto de inversión, una vez se efectivice la redistribución de los circuitos en las troncales Trolebús y Ecovía.

FLOTA	OPERATIVA	MANTENIMIENTO	RESERVA	TOTAL
FLOTA II	16	5		21
FLOTA NUEVA	24	1	4	29
<b>TOTAL</b>	40	6	4	50

- El número de vehículos en la flota de trolebús II en mantenimiento está dada por el promedio actual en talleres, y es alta debido a que se encuentran próximos a cumplir su vida útil.
- Con el fin de realizar los mantenimientos rutinarios y preventivos, así como precautelar sucesos como posibles averías, choques, o detención de unidades se prevé reservas de 3 unidades para la Flota Nueva provista a adquirir.

La flota restante con motor a diésel funcionará en la troncal Ecovía:

Además, se debe mencionar que con el fin de mejorar el nivel de servicio y confiabilidad, se procura dejar de usar paulatinamente la flota de buses B10 que cumple su vida útil de 25 años en el 2028, sin embargo, actualmente presentan fallas técnicas en su funcionamiento como sobrecalentamiento, así como genera altos costos de mantenimiento, recuperación y el tiempo que se incurre es amplio, así también presentan alta generación de CO<sub>2</sub>, y su nivel de confiabilidad es de los más bajos de la flota.

Implementación circuito Carcelén – Cuero y Caicedo

Para la implementación del circuito Carcelén – Cuero y Caicedo se utilizará 15 articulados MB 0500, esto disminuye la flota que puede ser utilizada en los demás circuitos planificados. Este corredor beneficiará a más de 30.000 usuarios día, ampliando la cobertura del sistema integrado de transporte a los sectores de Carapungo y Calderón.

Esto provocará un impacto positivo directo a la Estación del Metro de Quito ubicada en la Estación Multimodal el Labrador.



Hasta marzo de 2020 se prestaba el servicio de transporte de pasajeros en la ruta Labrador Carcelén con el siguiente esquema:

Paradas	Rutas Alimentadores
Av. Maestro (S/N - N/S)	Cabuyal
Keneddy (S/N - N/S)	Cisne-Zabala
Parque Norte (S/N - N/S)	Interterminales CL
	San José de Morán
	Oyacoto

De estas paradas y alimentadores se tenía la siguiente demanda en un mes:

Pasajeros por Tarifa diciembre 2019			
Normal	Reducida	Preferencial	Total
1.599.869,00	485.186,00	4.998,00	2.090.053,00

Por lo expuesto se estima que en promedio se integren 33.710 pasajeros pago viaje se integren Sistema Integrado de Transporte Pública, que beneficiaría directamente al Metro de Quito cuya Terminal al extremo norte es la Estación de Transferencia el Labrador, como se muestra en el siguiente cuadro:

Descripción	Valor
Demanda Mensual (diciembre 2019)	2.090.053
Demanda Diaria	67.421
Estimación de demanda por reapertura (50% del histórico)	33.710

#### Justificación Jurídica

La Ley de Eficiencia Energética indica que a partir del 2025 todos los vehículos que se incorporen al servicio de transporte público urbano e inter parroquial deberán ser eléctricos.

La Ordenanza Metropolitana N° 017-2020, establece la integración de los Subsistemas del Sistema Metropolitano de transporte público de pasajeros, dispone un esquema de medición, control y seguimiento de indicadores enfocados en la calidad del servicio.

Mediante Resolución No. 009 del 2021 la Secretaría de Movilidad emitió la Autorización para la operación y prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros y para la aplicación de los indicadores de calidad a favor de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito.

El artículo 8 de la Resolución No. SM-2021-224 señala: "La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, prestará su servicio dentro de los circuitos, rutas, troncales, terminales estaciones y paradas, con los índices operacionales definidos en el Anexo 1. Los intervalos dispuestos para la operación y prestación del servicio podrán ser modificados de forma directa por parte de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, conforme la implementación de las Fases de Integración, en el marco de lo contenido en la Ordenanza Metropolitana 017-2020".



#### Sostenibilidad del proyecto (Infraestructura)

En la actualidad se tiene implementado catenaria desde el Terminal Terrestre de Quitumbe hasta el Terminal Intermodal de El Labrador con una longitud aproximada de 36 Km (18 kilómetros por sentido) y 11 subestaciones de tracción distribuidas a lo largo del corredor central trolebús, equipamiento adecuado y personal técnico nacional con experiencia con el que se han realizado las extensiones hacia Quitumbe, hacia el Labrador y las reformas en el recorrido del trolebús en la Villa Flora y en el Centro Histórico de Quito. Se cuenta además junto a la Estación El recreo, con un taller especializado en mantenimiento de trolebuses con equipamiento y fosos adecuado con toma de energía de catenaria para pruebas del sistema eléctrico de los trolebuses, una pista de pruebas externa con catenaria, áreas de reparación de componentes, reparación de carrocerías, vulcanizado y bodegas de repuestos y herramientas, todas con personal calificado y con experiencia.

Finalmente, los vehículos con conexión a la catenaria y uso de motor eléctrico, genera un ahorro director por el consumo de diésel que se ha venido incrementando en los últimos años (0,92 ctvos en agosto de 2020 hasta 1,90 en noviembre de 2020 y 1,75 a partir de junio 2022). Por otro lado, la tecnología avanzada permite tener un menor valor en mantenimiento en relación a las unidades que se encuentran con una vida útil próxima a cumplirse.

Por lo descrito la fecha de fin de la adquisición de 29 trolebuses 100% se prorroga al primer semestre del 2023; además se prevé un anticipo del 50%, valor que se transferirá al proveedor adjudicado el presente periodo fiscal (2022) y la diferencia de 50%, a la entrega a entera satisfacción del producto al finalizar los hitos (2023).

#### 4. MATRICES DE REFORMA

1. Se anexa la Matriz de reforma al POA, la cual contendrá las siguientes pestañas:
  - a. Modificaciones programáticas y presupuestarias del POA, conforme información ingresada en el sistema Mi Ciudad. Incluir justificación técnica por los cambios programáticos realizados.
  - b. Modificaciones de metas objetivos operativos, incluir justificación técnica.
  - c. Modificaciones de Metas de Proyectos, incluir justificación técnica.
  - d. Modificaciones de responsables

#### 5. CONCLUSIONES

- 1) Se generó el recalcule de la proyección de ingresos propios, el mismo que cuenta con el ítem presupuestario 1.4.03.07 "transporte nacional de pasajeros y carga" que representa la mayor cantidad de recursos de ingresos de autogestión, el cual fue estimado en US\$ 37.981.889,35 y se actualiza a US\$ 33.047.957,69 representando una disminución de US\$ 4.933,931,66.
- 2) La EPMPQ para gestionar la operación en el segundo semestre requiere financiar bajo el aporte municipal **US\$ 15.893.680,15** los que responden al siguiente detalle.

<b>Solicitud a municipio</b>	<b>18.293.680,15</b>
<b>Techo presupuestario</b>	<b>90.343.776,68</b>

- 3) Respecto a la estructura programática cabe destacar que se revisó y priorizó la estructura existente la cual presenta modificaciones; así como la creación actividades/productos y tareas que responden a la necesidad institucional
- 4) Respecto a la meta del proyecto "Operación de los Corredores del Sistema Metropolitano de Transporte Público" se modifica la meta por la disminución de la demanda por las movilizaciones de junio 2022.



- 5) Para el proyecto “Modernización del Sistema de Transporte Público Metropolitano De Pasajeros” se propone actualizar su meta a 20,64%, debido a que según el estudio de mercado para la adquisición de trolebuses eléctricos la producción, transporte y puesta en marcha culminará en el periodo 2023; además, los hitos del SIR se ajustan toda vez que el proceso de adquisición del software y hardware lo lleva la Empresa Metro de Quito, mismo que ha tenido demora y no se tiene respuesta del cronograma hasta la presente fecha pese a las insistencias realizadas; y finalmente se incrementa el componente de “Implementación transversal del SIR” que se refiere acciones complementarias al componente tecnológico para minimizar el impacto en la ciudadanía y empresarial que causara la implementación del sistema integrado.
- 6) Los movimientos propuestos se articular a las prioridades establecidas en la alineación estratégica empresarial.
- 7) La correcta prestación del servicio de transporte de pasajeros directamente en las troncales y con contratos para las rutas alimentadoras, hace necesario contar con un financiamiento adicional por parte del Municipio de Quito, a fin de cubrir el déficit existente, dado por la amplia cobertura del servicio brindado, cabe destacar que las asignaciones para el servicio de transporte de pasajero hacen a este sector estratégico más accesible para la ciudadanía, definido así en el Art. 313 de la Constitución de la República del Ecuador.

-----  
**MGS Danilo Rodríguez Zambrano**

Gerente General

Fecha: 14/septiembre/2022

Detalle	Nombre	Firma	Fecha
Elaborado por:	Wilson Montenegro		14/09/2022
Revisado por:	Paúl Rodríguez		14/09/2022
Aprobado por:	Marcelo Pazmiño		14/09/2022