



EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO – EPMMQ

GERENCIA DE NEGOCIOS

INFORME TÉCNICO

El presente documento no puede ser reproducido, distribuido, comunicado públicamente, archivado o introducido en un sistema de recuperación de información, o transmitido, en cualquier forma y por cualquier medio (electrónico, mecánico, fotográfico, grabación o cualquier otro), total o parcialmente, sin el previo consentimiento por escrito de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito- EPMMQ.

© 2024. Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito - EPMMQ. Todos los derechos reservados.

	EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO	
	INFORME TÉCNICO	
	Código: AAA-GN-INF-0026	Página 2 de 8

Firmas de Elaboración, Revisión y Aprobación:

Elaborado por:	Cargo:	Firma
Galo Armas	Coordinador Interinstitucional 1	
Revisado y aprobado por:	Cargo:	Firma
Santiago Garcés	Gerente de Negocios	

	EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO	
	INFORME TÉCNICO	
	Código: AAA-GN-INF-0026	Página 3 de 8

ÍNDICE DE CONTENIDO

ANTECEDENTES 4

ANÁLISIS 4

Base legal..... 4

Análisis Técnico 5

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES..... 7

	EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO	
	INFORME TÉCNICO	
	Código: AAA-GN-INF-0026	Página 4 de 8

ANTECEDENTES

La Secretaría General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito (EPMMQ) pone en conocimiento el oficio No. GADDMQ-SGCM-2024-1523-O de 27 de mayo de 2024, con el que la Secretaría del Concejo Metropolitano de Quito comunica acerca del proyecto de ordenanza metropolitana que trabaja la Comisión de Educación y Cultura, y solicita a la EPMMQ un informe técnico respecto al siguiente texto de la propuesta:

*“Art. (...).- **Formas de Incentivos.**- La Unidad Ejecutora Metropolitana de Ayudas, Becas e Incentivos ABI podrá aplicar, entre otros, los siguientes incentivos educativos no monetarios:
a) **Entrega de pases o medios de acceso para el uso del sistema integrado de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito**, en coordinación con la Secretaría de Movilidad y los demás organismos, entidades y/o empresas públicas municipales;”*

ANÁLISIS

Base legal

El numeral 3 del artículo 47 en concordancia con el numeral 4 del artículo 37 de la Constitución de la República del Ecuador, reconoce rebajas en los servicios públicos de transporte para personas con discapacidad y adultas mayores.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el artículo 48 establece que *“... Se establecerá un sistema de tarifas diferenciadas en la transportación pública en beneficio de niñas, niños y adolescentes, personas con discapacidad, adultas y adultos mayores de 65 años de edad. El reglamento a la presente Ley determinará el procedimiento para la aplicación de tarifas.”*

Con Resolución No. 001-DIR-2003-CNTTT de 22 de enero de 2003, el Consejo Nacional de Tránsito, *“... y (ii) dispuso el cumplimiento obligatorio de la **media tarifa** para pasajeros de la tercera edad, personas con discapacidad y **estudiantes de niveles primario y secundario.**”,* el énfasis me pertenece.

El Consejo Nacional de Competencias con Resolución No. 006-CNC-2012, de 26 de abril de 2012, ratificada con Resolución No. 003-CNC-2014, de 22 de septiembre de 2014, resolvió transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el **transporte terrestre** y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales del país.

El Código Municipal, Ordenanza Municipal No. 072-2024, en el artículo 67.52 estipula: *“Artículo 67.52.- **Iniciativa del Alcalde o Alcaldesa.** - El alcalde o alcaldesa tiene iniciativa para presentar*

	EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO	Fecha de Aprobación: 13/6/2024	
	<NOMBRE DEL DOCUMENTO>		
	Código: AAA-GN-INF-0026	Versión: 1.0	Página 5 de 8

proyectos de ordenanza en las materias de competencia de los gobiernos autónomos descentralizados municipales.

Tendrá iniciativa privativa para presentar proyectos de ordenanzas que creen, modifiquen, exoneren o supriman tributos.”

Además, en el artículo 67.53, indica: *“Artículo 67.53.- Iniciativa de las y los concejales. - Las y los concejales tienen iniciativa para presentar proyectos de ordenanzas en las materias de competencia de los gobiernos autónomos descentralizados, con excepción de temas tributarios, cuya competencia exclusiva es del alcalde o alcaldesa.”*

El artículo 3240 del Código Municipal, estipula *“Artículo 3240.- Tarifa Preferencial.- En la prestación del servicio de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, conforme las disposiciones de orden constitucional y legal, tendrán derecho a tarifas preferenciales: 1. Personas con discapacidad; 2. **Estudiantes de nivel básico y bachillerato**, en los términos que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de aplicación; 3. Niñas, niños y adolescentes, en los términos que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de aplicación; y, 4. Personas mayores de 65 años.”*, el énfasis me pertenece.

La Ordenanza Municipal No. 017-2020, en el artículo innumerado de *“Esquema de Tarifas sin integración”*, señala que, para Metro de Quito, al prestar el servicio con tecnología de baja emisión, aplicará la tarifa de \$ 0,45 USD.

Conforme la normativa vigente citada, la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, en su servicio de transporte de pasajeros aplica media tarifa para estudiantes de nivel primario y secundario, con el valor de \$ 0,22 USD.

Análisis Técnico

El Directorio de la EPMMQ en sesión ordinaria realizada el 27 de mayo de 2024 analizó y aprobó el Plan Estratégico 2024 – 2027, cuyo Objetivo Estratégico 1 señala *“OE1: **Maximizar los ingresos de la empresa y minimizar la dependencia de fondos municipales**”*. El énfasis me pertenece.

Por su parte, el Plan General de Negocios, Expansión e Inversión 2024 de la EPMMQ, aprobado por su Directorio el 27 de mayo de 2024, alineado a la planificación estratégica de la empresa, estipula que tanto la gestión operativa como no operativa están encaminadas a la **maximización de ingresos** para alcanzar el equilibrio financiero de la operación comercial del Metro de Quito.

Por otra parte, el sistema de recaudo de Metro de Quito está basado en gestión de Cuentas ABT (cuentas ciudad), lo que permite la individualización en la gestión de viajes a realizar en el subsistema Metro de Quito; además, a cada Cuenta ABT se le permite vincular hasta dos medios de acceso, que al momento son: cédula de ciudadanía y tarjeta ciudad; estos, al ser dispositivos

	EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO	Fecha de Aprobación: 13/6/2024	
	<NOMBRE DEL DOCUMENTO>		
	Código: AAA-GN-INF-0026	Versión: 1.0	Página 6 de 8

con chip formalmente registrados en el sistema de recaudo, permiten la apertura de los validadores, registran el viaje realizado, y descuentan el valor del viaje directamente del saldo disponible del usuario.

Para la creación de la Cuenta ABT es necesario el registro del número de cédula de identificación del usuario, posteriormente, mediante un enlace con la base de datos de DINARDAP, la Cuenta ABT es alimentada con datos personales, que permiten completar el perfil del usuario de Metro de Quito; con esta información al perfil del usuario se le asigna la tarifa normal (\$ 0,45 USD), reducida (\$ 0,22 USD), o preferencial (\$ 0,10 USD), correspondiente.

Respecto a recargas de saldo a la Cuenta ABT del usuario de Metro de Quito, se la realiza a través de transferencia bancaria, recarga en taquillas de las estaciones, o en los cajeros automáticos (ATM) del subsistema del Metro de Quito.

Tecnológicamente es posible generar una tarifa con valor cero y sujeto a la aprobación del Concejo Municipal y refrendado por el Directorio Institucional, establecer un procedimiento que permita al Metro de Quito entregue boletos promocionales dirigidos a un grupo de viajeros que se requiere incentiva o reconocer.

El pedido de la generación de boletos promocionales deberá ser tramitado posterior a la aprobación de la Ordenanza, la cual perfectamente podrá instrumentarse de acuerdo con la temporalidad que se requiera y especifique. Metro de Quito deberá aprovechar este incentivo exclusivamente para los usuarios que cuenten con una “Cuenta Ciudad”, ello permitiría generar un saldo promocional, dentro del nicho de mercado identificado como “estudiantes”, para que estimular la apertura y uso de boletos digitales de forma regular.

El 62% de todos los boletos utilizados en la operación comercial del Metro de Quito, son adquiridos en taquillas a través del medio de uso denominado “Qr físico”. Nuestra estrategia comercial consiste en reducir este medio de uso, fomentando que los boletos utilizados correspondan a medios de uso alternativos (digitales) lo cual reduciría las congestiones y demoras ocasionadas en las ventanillas por las colas generadas al tratar de adquirir los boletos físicos.

La emisión de los boletos físicos, por temas de fraude, sirven exclusivamente para acceder a través de la estación donde se compra, es decir, no se puede adquirir en una estación, por ejemplo, San Francisco, un boleto para regresar de la estación La Carolina. Ello genera la obligatoriedad de que los usuarios, que no contemplan o usan permanentemente la Cuenta Ciudad como medio de acceso al Metro de Quito, tengan que volver hacer la fila en la estación de destino para regresar a la estación de origen.

Desde el Metro de Quito, reducir las filas, mejorar la experiencia del usuario y reducir los gastos en materiales consumibles como papel, por la emisión de boletos físicos, es una estrategia

	EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO	Fecha de Aprobación: 13/6/2024	
	<NOMBRE DEL DOCUMENTO>		
	Código: AAA-GN-INF-0026	Versión: 1.0	Página 7 de 8

comercial fundamental para mejorar la percepción del servicio. El sistema de recaudo visionó un 30% de boletos físicos, que sería utilizados exclusivamente para personas que no tiene ninguna otra alternativa de uso, por ser analfabetos tecnológicos, usuarios de edad avanzada que no utilizan o no quieren depender de un aparato tecnológico como medio de acceso, o por último al no ser usuarios permanentes del mismo, lo que desestimula la necesidad de inscribirse en un sistema de recaudo centralizado como el que está desplegado en el Metro de Quito.

Considerando que el presente subsistema de transporte puede acceder a un nicho de mercado (estudiantes de colegio) que predominantemente utilizan boletos físicos, y adherirse a la generación de productos comunicaciones directos que incentiven, además de premiar a los mejores estudiantes, el uso mayoritario de medios tecnológicos para el uso del Metro de Quito, podría ser un motivo estratégico que permita al Metro ingresar en una población estudiantil que hasta el momento no ha adoptado los beneficios de utilizar los medios digitales de acceso al Metro.

Es claro que el objetivo estratégico de la Gerencia de Negocios es maximizar los ingresos tarifarios, pero sin lugar a dudas, este hito requiere de la masificación de la demanda, y el fomentar que exista una mayor cantidad de usuarios, que incrementen la base permanente de uso del Metro, pero adicionalmente que utilicen mayoritariamente medios digitales sobre los físicos, para acceder al PLMQ, disminuyendo costos operativos, pero sobre todo fortaleciendo nuestra ventaja competitiva, la favorable aceptación en la experiencia de nuestros usuarios, tanto directos como indirectos, que permitir diferenciar al Metro de otros sistemas en superficie.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Metro de Quito cumple con la normativa vigente al establecer media tarifa para estudiantes de primaria y secundaria, correspondiente a \$ 0,22 USD. El establecimiento de incentivo adicional requeriría la modificación de la base legal que atañe a la EPMMQ.

Los lineamientos estratégicos y de gestión de la EPMMQ, planes estratégicos y de negocios en la actualidad, no permiten la emisión de pases o medios de acceso para viajes gratuitos, aun cuando tecnológicamente es factible.

El sistema de recaudo de Metro de Quito, debido a que la Cuenta ABT está relacionada con el número de cédula de identidad del beneficiario de becas o inventivos no monetarios, permite que instituciones públicas con las debidas competencias, puedan realizar recargas periódicas directamente en la cuenta ABT del beneficiario, por el monto que se considere adecuado.

Sin embargo, si el presente programa de incentivos, vincula la necesidad de reducir dentro del nicho de demanda de los usuarios del Metro de Quito (estudiantes de colegios) la generación y uso de boletos físicos; e, incentivan, a través de campañas publicitarias que dichos beneficios se

	EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO	Fecha de Aprobación: 13/6/2024	
	<NOMBRE DEL DOCUMENTO>		
	Código: AAA-GN-INF-0026	Versión: 1.0	Página 8 de 8

otorgarán exclusivamente en el uso de los boletos electrónicos que utilicen los estudiantes que cuenten con una “Cuenta Ciudad” (procedimiento que demora un tiempo máximo de 5 minutos para cualquier usuario del sistema), esta Gerencia de Negocios considera prudente apoyar el mecanismo de incentivos propuestos por la Comisión de Educación y Cultura del Concejo Metropolitano de Quito.

Siempre y cuando dicha Ordenanzas sea tratada y aprobada por el Concejo Metropolitano y puesta en conocimiento del Directorio Institucional, la Gerencia de Negocios procedería a levantar el procedimiento necesario para que dichos incentivos sean otorgados por medio del uso de las “Cuentas Ciudad”.