



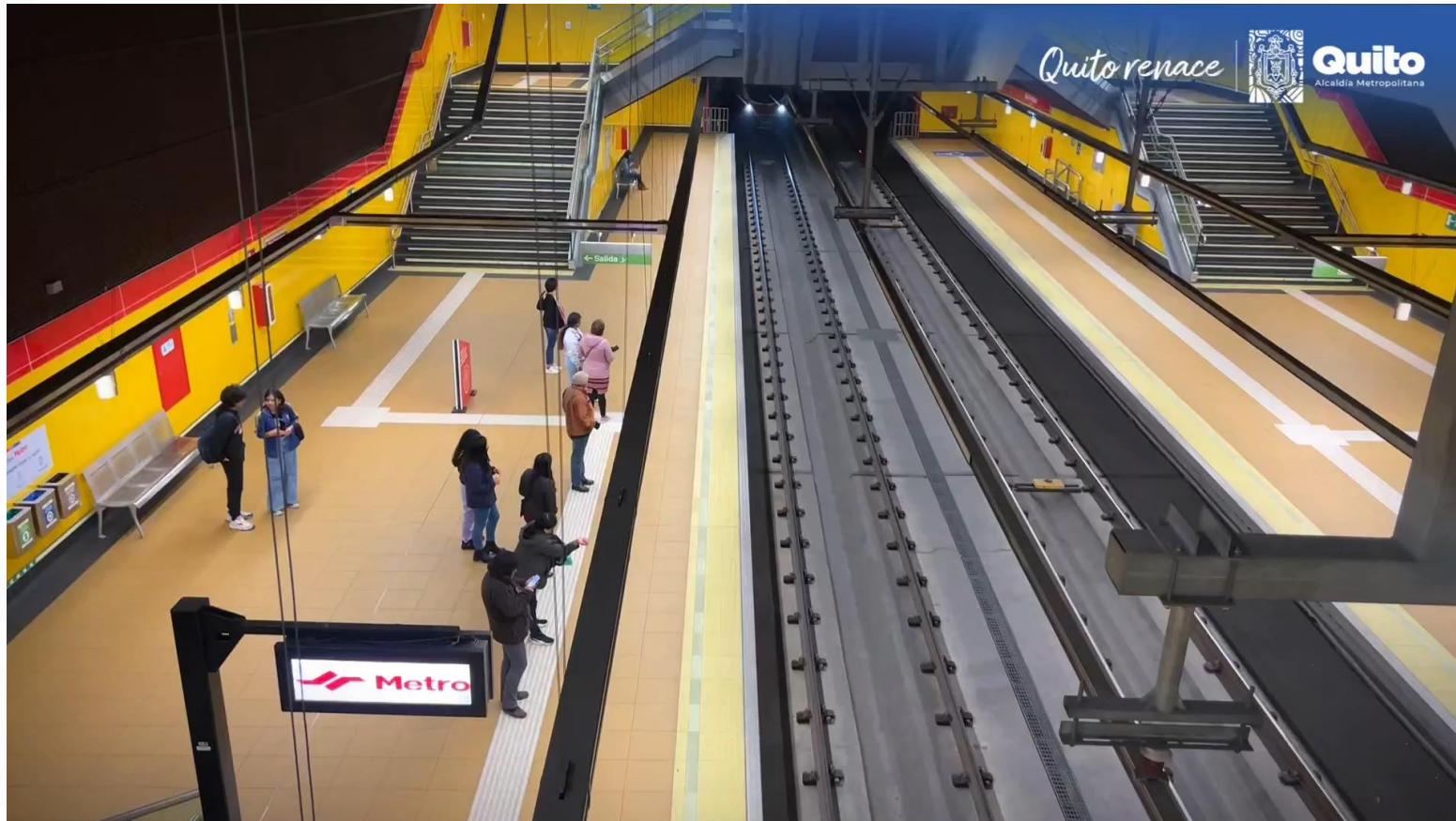
Alamys

Asociación Latinoamericana de
Metros y Subterráneos

Más allá del
transporte

Víctor Hugo Villacrés
Quito, abril de 2024

Lorena Mongardini: "soy súper feliz de llegar al trabajo todos los días en Metro"





El perfil de nuestros usuarios

Género	Feb 2024	Mar 2024
Masculino	46%	49%
Femenino	54%	51%

Edad	Feb 2024	Mar 2024
de 5 a 11 años	0%	0%
de 12 a 17 años	1,1%	2,1%
de 18 a 29 años	37%	36,2%
de 30 a 39 años	24%	28,2%
de 40 a 49 años	17%	14,1%
de 50 a 64 años	16%	13,1%
65 años	4%	6%

Profesión	Feb 2024	Mar 2024
Empleado privado	41%	50,8%
Empleado público	22%	14,3%
Estudiante universitario	17%	15,3%
Emprendedor	6%	7,7%
Jubilado	5%	3,8%
Ama de casa	4%	2,9%
Estudiante secundaria	0%	2,4%

Los problemas de movilidad en Quito*

3er

Lugar entre las ciudades más congestionadas de Sur América y primero en Ecuador



70

Horas anuales perdidas en atascos



11

Km/h velocidad promedio de circulación



74%

Mujeres califican al transporte metropolitano como inseguro**



*Global Traffic Scorecard, 2023

**Estudio de violencia sexual en el transporte metropolitano, 2023

Ponemos a las personas en el centro



Con una política pública integral

La primera línea

Transporte

Descripción primera línea del Metro de Quito



22 km
túnel



43 salidas de
emergencia



13 pozos de
bombeo



14 pozos de
ventilación



34 minutos
de recorrido



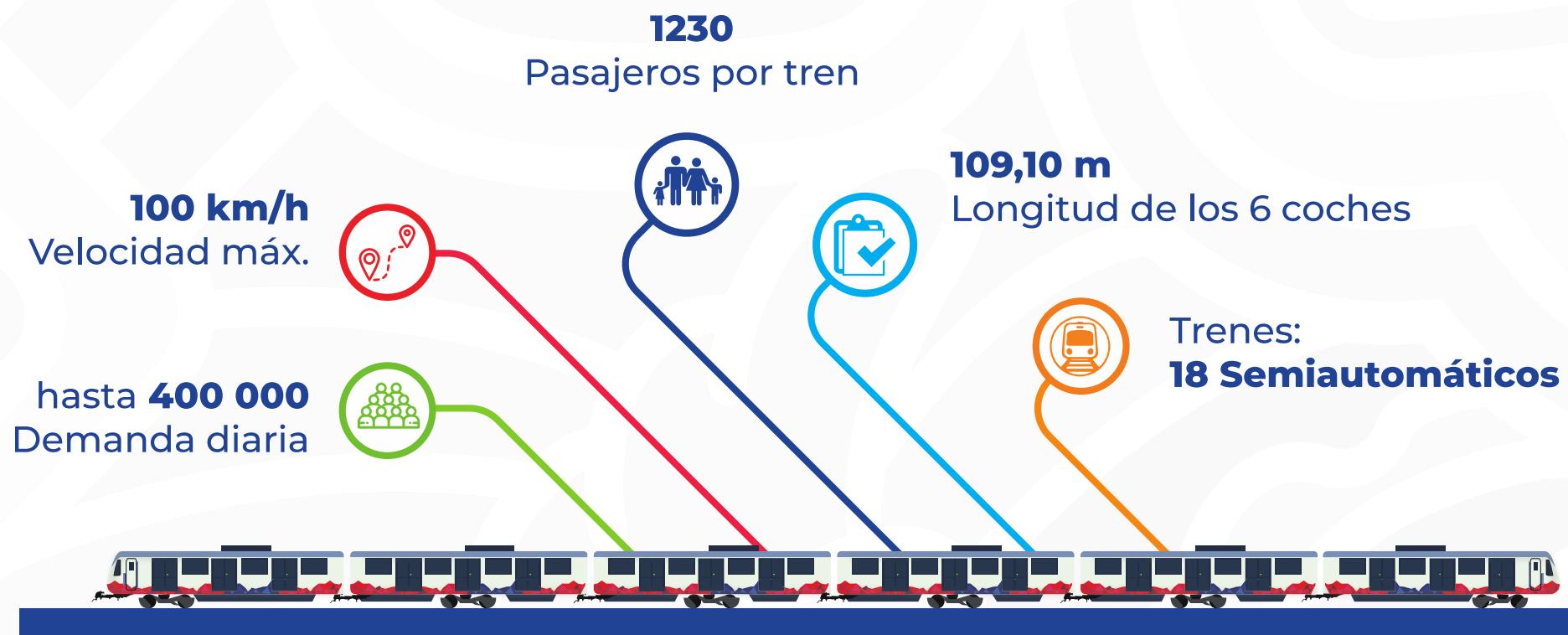
15 estaciones

5 intermodales

55 accesos a estaciones



Descripción primera línea del Metro de Quito



Costos de la PLMQ



Quito - Línea 1

2107 millones



22 km
túnel



\$95,7 millones
Costo por km



2023 fecha
apertura
comercial



Beneficios de la PLMQ



Las externalidades ambientales y sociales se equiparan a la inversión

EXTERNALIDADES (proyección a 30 años)	SUMA FLUJOS (USD millones)	VANESA (USD millones, tasa social, 12%)
BENEFICIOS	23.865,37	2.170,52
Productividad	20.561,78	1.788,86
Usuarios de Metro	11.692,48	1.021,55
Generación de nuevos viajes	250,95	20,42
Mayor fiabilidad del sistema	916,45	93,30
Disminución de congestión en superficie	9.076,58	793,54
Acceso y dispersión	-1.374,68	-139,95
Ambiental	3.303,58	381,66
Ahorro energético	744,97	78,71
Reducción en costes de operación vehicular	2.021,08	238,69
Reducción de la contaminación atmosférica	276,57	33,06
Cambio climático	53,20	5,66
Accidentabilidad	178,66	22,05
Disminución del ruido	29,10	3,48

Valor Actual Neto Económico Social y Ambiental (VANESA)

Sostenibilidad social con la Cultura Metro



Movilidad sostenible e inteligente



Cuentas Ciudad:
481.217

 **Cédulas vinculadas:**

187.683

 **Tarjetas entregadas:**

186.986

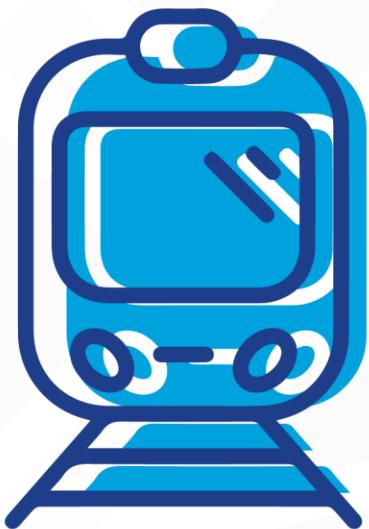
Marzo 2024



Una ciudad más inclusiva

Vivienda

El tradeoff vivienda-transporte



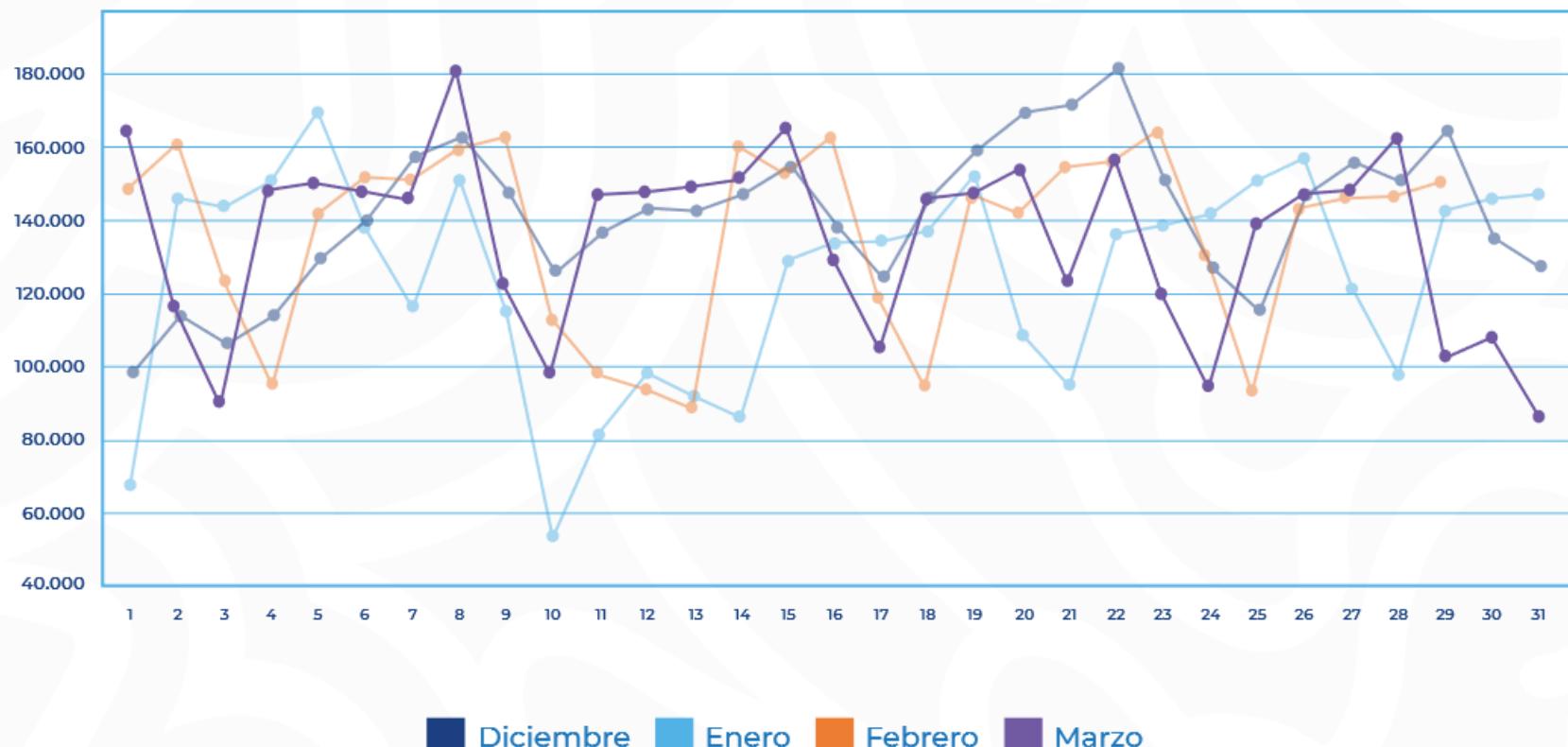
Existe una relación inversa entre los costos de la vivienda y los costos de transporte, especialmente en la periferia de la ciudad

Las viviendas en áreas periféricas tienen un costo inicial más bajo, pero costos de transporte más altos debido a las distancias

El Metro reduce los costos y tiempos de viaje para los residentes de bajos ingresos, disminuyendo la segregación socio-espacial

Ciclo de viajes

Patrón cíclico de lunes a jueves con repunte los viernes
 Contracción y valle los fines de semana



Demanda pendular sur-norte

**Origen-destino de viajes
mayoritariamente de sur a norte**



Prevalecen viajes por motivos laborales asociados a la localización de las estaciones con vocación productiva

Oportunidad: desarrollar oferta cultural, deportiva, recreacional, gastronómica y de diversión.

Reto: expandir la actividad económica a lo largo de la ruta.

Dinamismo urbano

Suelo



Cambios en los usos de suelo

Estaciones –como San Francisco- en el Centro Histórico han estimulado el desarrollo económico (comercial y turístico)

Se registra incremento de ventas de productos de consumo rápido cerca de estaciones

Mejoras en el uso del espacio público transformando parques cercanos a las zonas metro



Captura de plusvalías



La operación del Metro puede incidir en los precios de suelo. ¿Cuánto, dónde? Lo estudiamos con el MDMQ

Los cambios en los avalúos pueden tener un impacto positivo en la recaudación del Impuesto Predial

Trabajamos en el proyecto de ordenanza de Contribución Especial de Mejoras (CEM) por la construcción del Metro, para financiar ampliación de PLMQ

Financiamiento con base en suelo

Operaciones urbanas consorciadas con suelo público e inversión privada para sostenibilidad financiera de largo plazo



Proyección en estaciones Labrador y El Recreo

Quito Renace

Conclusiones

Conclusiones

Metro de Quito es una opción de transporte público rápida, asequible y segura, que pone a la personas en el centro de su operación.

Mejora la calidad de vida de sus usuarios y les permite utilizar su tiempo de manera más equilibrada.

Promueve la Cultura Metro desde un enfoque de derechos.

Las externalidades ambientales y sociales se equiparan a la inversión.

Contribuye a reducir la brecha de acceso a oportunidades laborales entre las áreas periféricas y consolidadas de la ciudad.



Conclusiones

Estimula el desarrollo económico (comercial y turístico).

La conexión sur-norte contribuye a reducir la segregación socio-espacial y unir a la ciudad.

La reducción de tiempo de desplazamientos puede disminuir la brecha en los precios de suelo a lo largo de la línea.

Busca movilizar plusvalías: CEM, impuesto predial, operaciones urbanas consorciadas.



Visita el Metro

@MetrodeQuito