



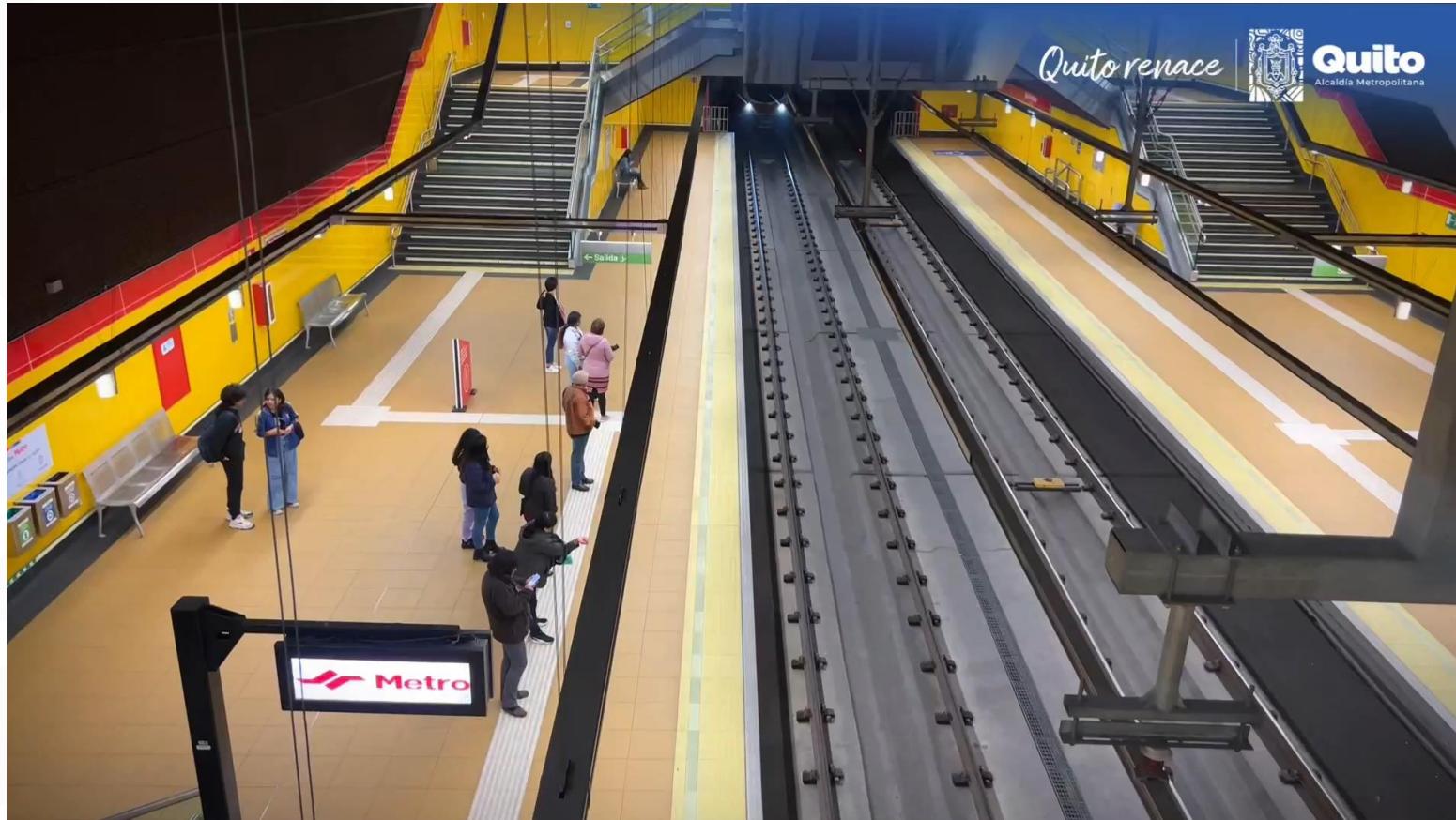
Alamys

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

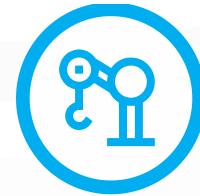
## Descripción primera línea del Metro de Quito



22 km  
túnel



43 salidas de  
emergencia



13 pozos de  
bombeo



14 pozos de  
ventilación



34 minutos  
de recorrido



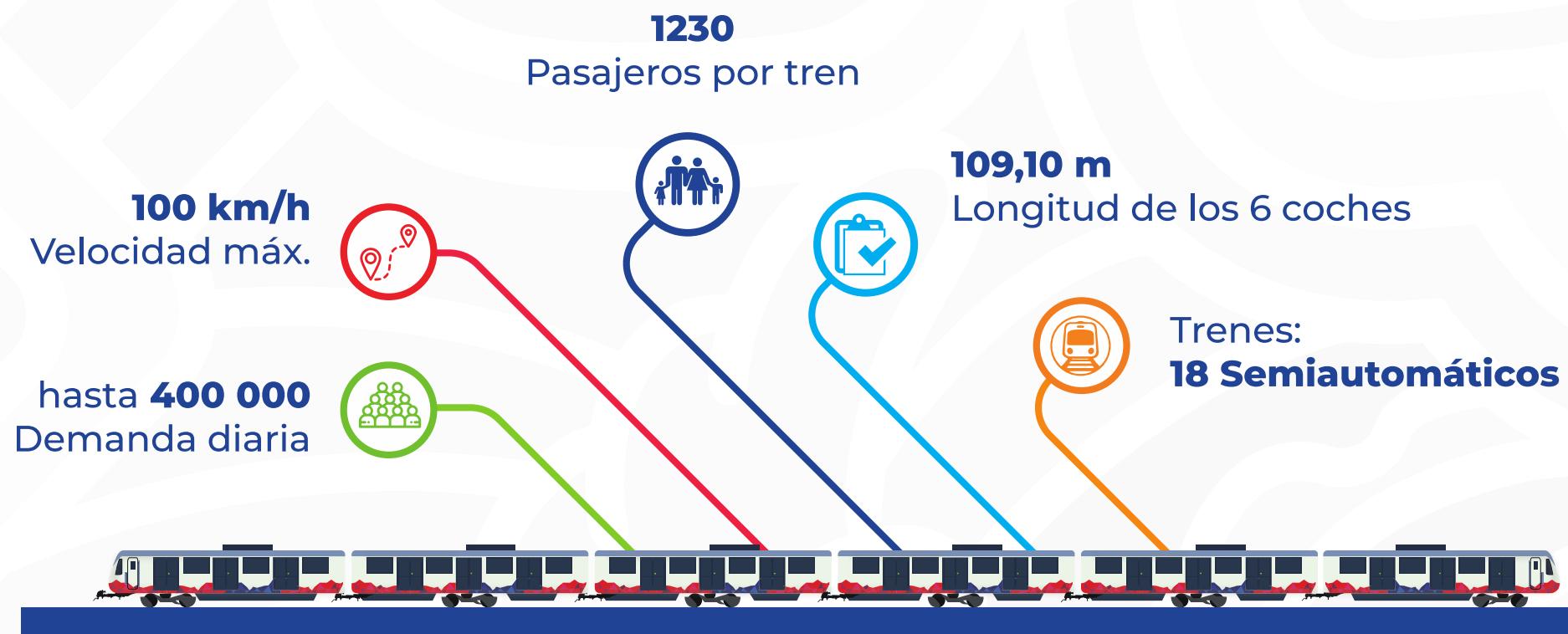
**15** estaciones

**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%)
<b>BENEFICIOS</b>	<b>23.865,37</b>	<b>2.170,52</b>
<b>Productividad</b>	<b>20.561,78</b>	<b>1.788,86</b>
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
<b>Ambiental</b>	<b>3.303,58</b>	<b>381,66</b>
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**

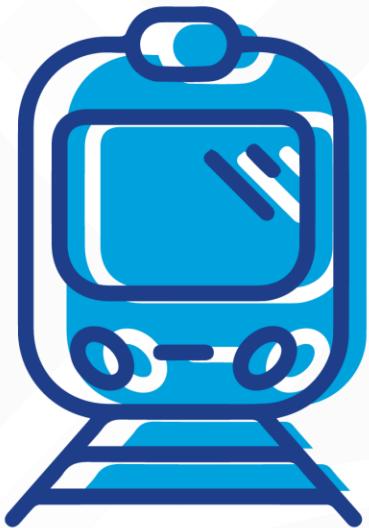
Marzo 2024



# Una ciudad más inclusiva

Vivienda

# El tradeoff vivienda-transporte



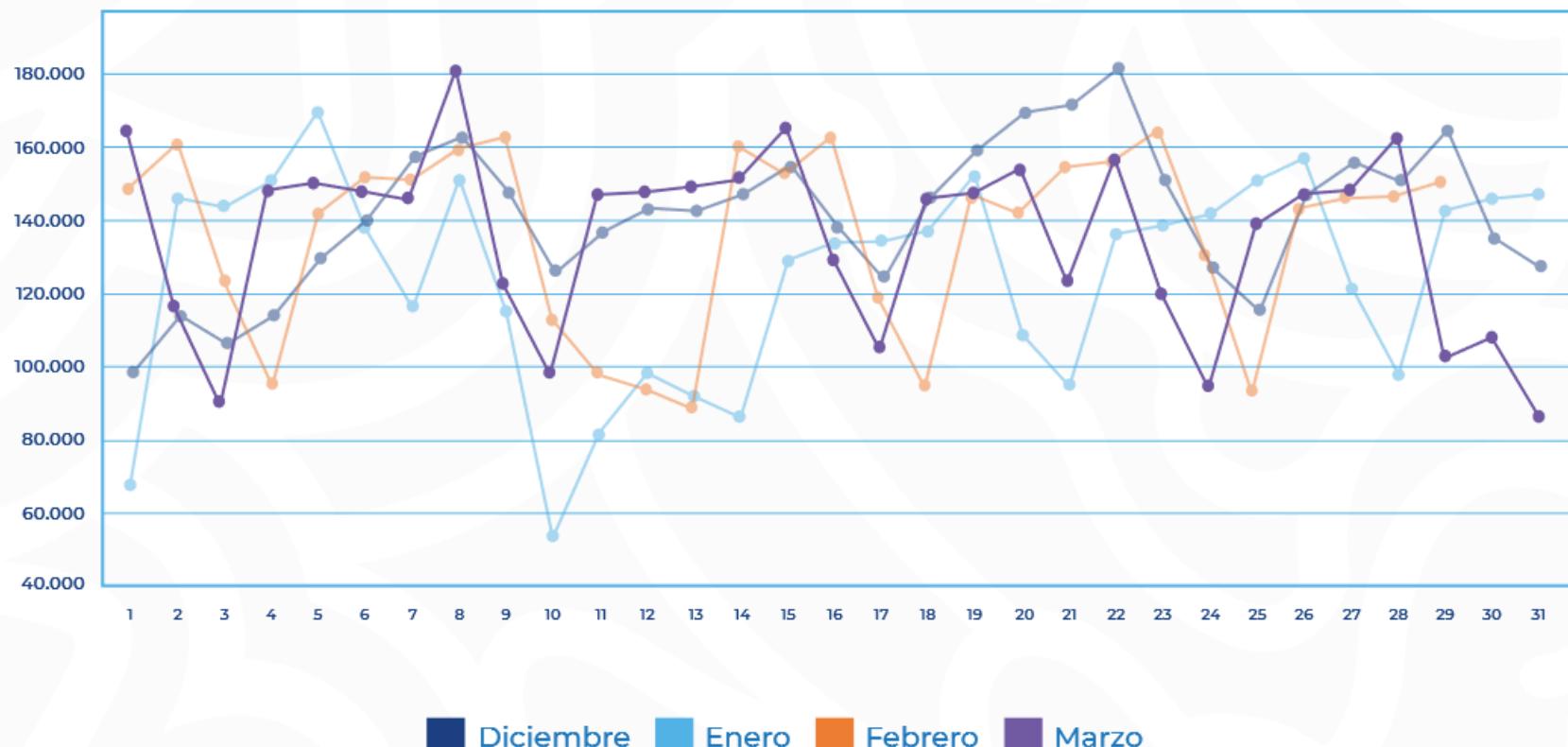
Existe una relación inversa entre los costos de la vivienda y los costos de transporte, especialmente en la periferia de la ciudad

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