

# PMR Operational Report

<b>Operation Number</b>	EC-L1124	<b>Chief of Operations Validation Date</b>	03/21/18
<b>Year- PMR Cycle</b>	Second period Jan-Dec 2017	<b>Division Chief Validation Date</b>	04/17/18
<b>Last Update</b>	03/16/18	<b>Country Representative Validation Date</b>	04/17/18
<b>PMR Validation Stage</b>	Validated by Representative		

## Basic Data

### Operation Profile

<b>Operation Name</b>	Quito Metropolitan Urban Transport System	<b>Loan Number</b>	2882/OC-EC-1
<b>Executing Agency</b>	EMPRESA PUBLICA METROPOLITANA DEL METRO DE QUITO (EPMQ)	<b>Sector/Subsector</b>	TR - TRANSPORT
<b>Team Leader</b>	MOJICA, CARLOS HERNAN	<b>Overall Stage</b>	Disbursing (From eligibility until all the Operations are closed)
<b>Operation Type</b>	Loan Operation	<b>Country</b>	ECUADOR
<b>Lending Instrument</b>	Investment Loan	<b>Convergence related Operation(s)</b>	EC-L1111
<b>Borrower</b>	REPUBLICA DE ECUADOR		

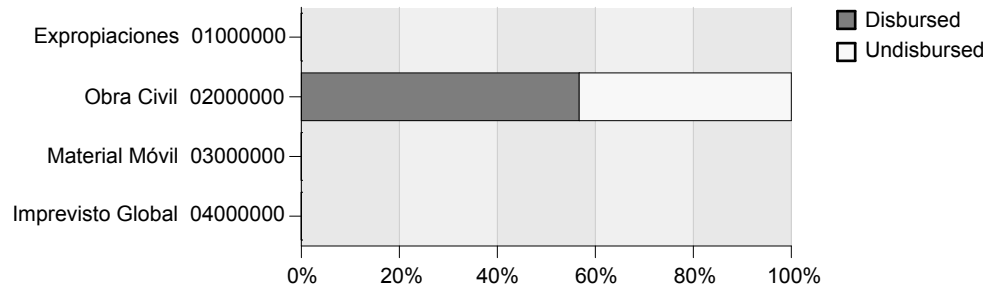
## Environmental and Social Safeguards

<b>Impacts Category</b>	A	<b>Was/Were the objective(s) of this operation reformulated?</b>	NO
<b>Safeguard Performance Rating</b>		<b>Date of approval</b>	
<b>Safeguard Performance Rating - Rationale</b>			

## Financial Data

Item	Total Cost and Source					Available Funds (US\$)			
	Original IDB	Current IDB	Local Counterpart	Co-Financing / Country	Total Original Cost	Current IDB	Disb. Amount to Date	% Disb	Undisbursed Amount
EC-L1111	100,000,000	100,000,000	0	0	100,000,000	100,000,000	94,030,000	94.03%	5,970,000
EC-L1124	100,000,000	100,000,000	253,000,000	0	353,000,000	100,000,000	94,030,244	94.03%	5,969,756
<b>Aggregated</b>	<b>200,000,000</b>	<b>200,000,000</b>	<b>253,000,000</b>	<b>0</b>	<b>453,000,000</b>	<b>200,000,000</b>	<b>188,060,244</b>	<b>94.03%</b>	<b>11,939,756</b>

## Expense Categories by Loan Contract (cumulative values)



Please note that the Overall Stage represents the stage of the operation at the time of this report's publication, which might not necessarily match the stage of the operation during the PMR Cycle to which the report pertains. Please also note that inactive indicators and outputs are not displayed; totals in the actual cost table may not match the sum of the cost of the outputs displayed, due to the cost of inactive outputs.

## PMR Operational Report

### RESULTS MATRIX

#### IMPACTS

**Impact Nbr. 1:** Contribuir a mantener la participación modal del transporte público en viajes motorizados.

**Observation:**

Indicator		Unit of Measure	Baseline	Baseline Year		2020	EOP 2020
1.1	Porcentaje de participación modal del Transporte Público en Viajes Motorizados	Porcentaje	76.00	2012	P		76.00
					P(a)		76.00
					A		

#### Details

**Means of verification:** Encuesta de Movilidad 2018 de la Secretaría de Movilidad

**Pro-Gender** No **Pro-Ethnicity** No

## PMR Operational Report

### RESULTS MATRIX

#### OUTCOMES

**Outcome Nbr. 1:** Movilidad urbana en el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) mejorada

**Observation:**

Indicator		Unit of Measure	Baseline	Baseline Year		2020	EOP 2020
1.1	Tiempo de viaje para usuarios del transporte público	Minutos promedio por pasajero	38.50	2012	P		23.10
					P(a)		23.10
					A		

#### Details

**Means of verification:** Encuesta de Movilidad EDM11 y Encuesta a Usuarios de Metro Quito 2018; ambos elaborados por la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito (EPMMQ)

**Observations:** Tiempo de viaje puerta a puerta (incluye caminata, espera y trayecto en el vehículo) de usuarios del sistema de buses que tomarán el sistema Metro. En el escenario 2018 en el que no hubiera proyecto este tiempo de viaje sería de 42.5 minutos.

**Pro-Gender** No **Pro-Ethnicity** No

Indicator		Unit of Measure	Baseline	Baseline Year		2020	EOP 2020
1.2	Pasajeros por día en el Sistema de Metro	Pasajeros	0.00	2012	P		369,714.00
					P(a)		369,714.00
					A		

#### Details

**Means of verification:** Sistema Electrónico de Recaudo de la EPMMQ

**Observations:** Se estima que el 87% de los usuarios del metro provendrán de usuarios regulares del transporte público, 10% de autos particulares y 3% nuevos viajes.

**Pro-Gender** No **Pro-Ethnicity** No

Indicator		Unit of Measure	Baseline	Baseline Year		2020	EOP 2020
1.3	Nivel de ocupación de pasajeros del Metro	Pasajeros por m2	0.00	2012	P		6.00
					P(a)		6.00
					A		

#### Details

**Means of verification:** Sistema Electrónico de Recaudo de la EPMMQ

**Pro-Gender** No **Pro-Ethnicity** No

Indicator		Unit of Measure	Baseline	Baseline Year		2020	EOP 2020
1.4	Porcentaje de usuarios satisfechos con el Metro	Porcentaje	0.00	2012	P		65.00
					P(a)		65.00

## PMR Operational Report

### RESULTS MATRIX

#### OUTCOMES

1.4	Porcentaje de usuarios satisfechos con el Metro	Porcentaje	0.00	2012	A		
Details							
<b>Means of verification:</b> Encuesta de Satisfacción de Usuarios del Metro de Quito, realizada por la EPMMQ							
<b>Pro-Gender</b>		No	<b>Pro-Ethnicity</b>		No		

**Outcome Nbr. 2:** Eficiencia operacional en el sistema integrado de transporte público del DMQ mejorada.

**Observation:**

Indicator		Unit of Measure	Baseline	Baseline Year		2020	EOP 2020
2.1	Costos de operación de la flota vehicular de Quito	Millones de USD por año	999.00	2012	P		1,181.00
					P(a)		1,181.00
					A		

Details							
<b>Means of verification:</b> Modelo Socio-Económico 2018 con base en los costos de insumos. Incluye encuesta de actualización de los costos de insumos. EPMMQ							
<b>Observations:</b> En el escenario 2018 en el que no hubiera proyecto este costo de operación sería de US\$ 1249 millones.							
<b>Pro-Gender</b>		No	<b>Pro-Ethnicity</b>		No		

Indicator		Unit of Measure	Baseline	Baseline Year		2020	EOP 2020
2.2	Porcentaje de rutas alimentadoras del Metro en funcionamiento	Porcentaje	0.00	2012	P		100.00
					P(a)		100.00
					A		

Details							
<b>Means of verification:</b> Sistema Electrónico de Recaudo de la EPMMQ							
<b>Observations:</b> El funcionamiento de las Rutas Alimentadoras significa que (i) los recorridos actuales de buses han sido reestructurados, (ii) El sistema de tarifas está integrado entre buses y metro, y (iii) los pasajeros tiene la facilidad física de transferirse al si							
<b>Pro-Gender</b>		No	<b>Pro-Ethnicity</b>		No		

Indicator		Unit of Measure	Baseline	Baseline Year		2020	EOP 2020
2.3	Porcentaje de la flota de Buses del DMQ bajo un sistema de recaudo unificado	Porcentaje	30.00	2012	P		90.00
					P(a)		90.00
					A		

Details							
<b>Means of verification:</b> Sistema Electrónico de Recaudo de la EPMMQ							

## PMR Operational Report

### RESULTS MATRIX

#### OUTCOMES

**Observations:** Significa que la tecnología del Sistema es compatible e interoperable con el sistema de recaudo del Proyecto Metro.

**Pro-Gender** No **Pro-Ethnicity** No

**Outcome Nbr.** 3: Nivel relativo de las emisiones contaminantes y gases de efecto invernadero mantenido

**Observation:** Se pedirá asesoramiento a un experto ambiental y este indicador será reformulado

Indicator		Unit of Measure	Baseline	Baseline Year		2020	EOP 2020
3.1	Emisiones de Gases de Efecto Invernadero	Millones de toneladas por año	1,201.00	2012	P		1,407.00
					P(a)		1,407.00
					A		

#### Details

**Means of verification:** Modelo Socio-Económico 2018; EPMMQ y registros de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de Quito.

**Observations:** Emisiones totales de la flota de transporte público y la flota de vehículos particulares. En el escenario 2018 en el que no hubiera proyecto las emisiones sería de 1.472 millones de toneladas.

**Pro-Gender** No **Pro-Ethnicity** No

## RESULTS MATRIX

## OUTPUTS: ANNUAL PHYSICAL AND FINANCIAL PROGRESS

## Component Nbr. 1 Componente I. Obra civil, instalaciones Terminadas

	Output	Unit of Measure		PHYSICAL PROGRESS		FINANCIAL PROGRESS	
				2017	EOP 2020	2017	EOP 2020
1.1	Túnel revestido terminado	Km de túnel	P	5	22	28,493,668	109,027,955
			P(a)	5	22	13,086,577.97	101,420,979.28
			A	8	8	54,993,758.62	97,795,186.65
1.2	Estaciones en obra gris terminadas	Número de estaciones	P	1	15	16,851,387	64,480,020
			P(a)	1	15	6,952,961.81	53,885,454.01
			A	8	10	29,218,448.41	51,959,052.95
1.3	Talleres y cochera terminados para recepción de trenes	Número de cocheras	P	1	1	5,616,786	21,492,025
			P(a)	1	1	987,556.04	7,653,559.34
			A	0	0	4,150,009.18	7,379,945.15
1.4	Instalaciones terminadas	Sistema	P	0	1	0	0
			P(a)	0	1	2,972,904.18	23,040,007.38
			A	0	0	12,493,042.5	22,216,328.79

## Component Nbr. 2 Componente II. Material Rodante Entregado

	Output	Unit of Measure		PHYSICAL PROGRESS		FINANCIAL PROGRESS	
				2017	EOP 2020	2017	EOP 2020
2.1	Material Rodante Recibido	Número de trenes	P	0	18	0	0
			P(a)	0	18	0	0
			A	0	0	0	0

## Component Nbr. 3 Componente III. Fiscalización, Gerencia Técnica y Supervisión Terminada

	Output	Unit of Measure		PHYSICAL PROGRESS		FINANCIAL PROGRESS	
				2017	EOP 2020	2017	EOP 2020
3.1	Informes Mensuales de Fiscalización	Número de informes	P	12	44	0	0
			P(a)	12	44	0	0
			A	12	22	0	0
3.2	Informes Trimestrales de Gerencia Técnica	Número de informes	P	4	14	0	0
			P(a)	6	14	0	9,000,000
			A	2	2	0	0
3.3	Informes de Resultados de Fiscalización Material Rodante	Número de informes	P	12	28	1,000,000	5,000,000
			P(a)	12	28	1,000,000	5,000,000
			A	9	9	1,063,955.17	5,000,000

## Other Cost

	Expropiaciones	P			0	0
		P(a)			0	8,834,214.11
		A			8,834,214.11	8,834,214.11
	Imprevisto global	P			0	0
		P(a)			0	0
		A				0
	Reajuste de precios (inflación)	P			0	0
		P(a)			0	0
		A				0
	Auditorias y evaluación	P			0	0
		P(a)			0	0
		A				0

Total Cost

	Total Cost	P			51,961,841	200,000,000
		P(a)			25,000,000	208,834,214.12
		A			110,753,427.99	193,184,727.65

# PMR Operational Report

## CHANGES TO THE MATRIX

Section	Name	Type of Change	Reasons	Entered in the System	Agreed with Executing Agency
Output	Estaciones en obra gris terminadas	Modify Output	Actualmente, el BID tiene una nueva operación en análisis con lo cual se incrementará el monto del financiamiento para la obra con recursos BID, de US\$200'000.000 a US\$450'000.000. Durante el año 2017, el BID decidió apoyar a la Empresa Metro con la contratación directa con cargo al préstamo del Consorcio GMQ, quién desde el inicio del proyecto hasta la fecha es la gerenciadora técnica de la obra. Para esta contratación, se requirió hacer una transferencia entre categorías de inversión para poder contar con los recursos financieros necesarios que ascendieron a US\$9'000.000. Finalmente, por esa razón al 31 de diciembre de 2017 se replantearon las metas financieras del componente 1. Obra Civil, instalaciones terminadas y también el componente 3. Fiscalización, Gerencia Técnica y Supervisión Terminada.	03/12/2018	03/12/2018
Output	Instalaciones terminadas	Modify Output	Actualmente, el BID tiene una nueva operación en análisis con lo cual se incrementará el monto del financiamiento para la obra con recursos BID, de US\$200'000.000 a US\$450'000.000. Durante el año 2017, el BID decidió apoyar a la Empresa Metro con la contratación directa con cargo al préstamo del Consorcio GMQ, quién desde el inicio del proyecto hasta la fecha es la gerenciadora técnica de la obra. Para esta contratación, se requirió hacer una transferencia entre categorías de inversión para poder contar con los recursos financieros necesarios que ascendieron a US\$9'000.000. Finalmente, por esa razón al 31 de diciembre de 2017 se replantearon las metas financieras del componente 1. Obra Civil, instalaciones terminadas y también el componente 3. Fiscalización, Gerencia Técnica y Supervisión Terminada.	03/12/2018	03/12/2018
Output	Túnel revestido terminado	Modify Output	Actualmente, el BID tiene una nueva operación en análisis con lo cual se incrementará el monto del financiamiento para la obra con recursos BID, de US\$200'000.000 a US\$450'000.000. Durante el año 2017, el BID decidió apoyar a la Empresa Metro con la contratación directa con cargo al préstamo del Consorcio GMQ, quién desde el inicio del proyecto hasta la fecha es la gerenciadora técnica de la obra. Para esta contratación, se requirió hacer una transferencia entre categorías de inversión para poder contar con los recursos financieros necesarios que ascendieron a US\$9'000.000. Finalmente, por esa razón al 31 de diciembre de 2017 se replantearon las metas financieras del componente 1. Obra Civil, instalaciones terminadas y también el componente 3. Fiscalización, Gerencia Técnica y Supervisión Terminada.	03/12/2018	03/12/2018