

| Nombre del proyecto | Gestión administrativa | Gestión del talento humano | Gestión de la seguridad del aeropuerto | Control de la concesión del aeropuerto | Desarrollo de la ZEDE del aeropuerto |
|---|--|--|--|--|---|
| Categoría del Proyecto | Gestión y operación | Gestión y operación | Operación Aeroportuaria | Gestión y operación | Inversión |
| Ubicación geográfica | Parroquial | Parroquial | Parroquial | Parroquial | Parroquial |
| <p>Diagnostico – análisis de la situación actual</p> | <p>El presupuesto codificado fue de USD 10'958.000 y la ejecución presupuestaria de la empresa al 31 de diciembre de 2018 fue de 79,38%.</p> | <p>El talento humano de la empresa en diciembre del 2018 constó en promedio de 419 personas; 4,05 % son personas con discapacidad; con una distribución de 264 hombres y 155 mujeres; 342 AVSEC y 57 administrativos. El Plan de Capacitación 2018 fue cumplido en 75% hasta el 31 de diciembre y los exámenes pre-pos ocupacionales y ocupacionales se realizaron al 100% del personal.</p> | <p>En el 2018, la Gerencia de Seguridad atendió a 5.218.933 pasajeros entre ingresados y salidos, se emitieron 8.961 tarjetas de circulación aeroportuaria - TCA para los funcionarios internos y externos que utilizan las instalaciones del aeropuerto. El tiempo de espera en filtros de seguridad de acuerdo con el nivel de servicio IATA "B" es menor a 5 minutos por pasajero según estudios realizados por la empresa EUREKNOW y el monitoreo de la Gerencia de Control de la Concesión.</p> | <p>Durante el año 2018 y 2019 la Gerencia de Control de la Concesión de la EPMSA a través de sus Direcciones realizó el seguimiento y control de varios proyectos desarrollados por el Concesionario; entre los más importantes destacan los siguientes: Ampliación PTAR, desarrollos en áreas comerciales del PTB, Infraestructura para Hangar de Aviación General, Puentes lado aire, Reconfiguración del Arribo Internacional, Reconfiguración Salas VIP (Nacional e Internacional), Reconfiguración interior del Terminal de Carga Internacional.</p> <p>Respecto al Control de los estándares de calidad a ser cumplidos por el Concesionario, la Gerencia de Control de la Concesión realiza diariamente el monitoreo de niveles de servicio en el Terminal de Pasajeros; de igual forma, realiza mensualmente la determinación del nivel de servicio alcanzado.</p> <p>En relación a las disposiciones establecidas en la Licencia Ambiental del Aeropuerto, la</p> | <p>El Consejo Sectorial Económico y Productivo, el 05 de julio de 2018 mediante resolución N. CSEP-2018-0002 autorizó el establecimiento de la ZEDE-Quito de tipología industrial y logístico, en un espacio geográfico de 205,01 hectáreas.</p> <p>- El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) continúa confirmando su apoyo al Proyecto ZEDE-Quito implementado en conjunto con la empresa consultora contratada el plan de trabajo que tiene como objetivo presentar informes técnicos que aporten con las mejores prácticas en este tipo de proyectos.</p> <p>- Se han logrado satisfactoriamente firmar 19 muestras de interés con diferentes instituciones y organizaciones. A la par están en proceso de análisis con 4 muestras más.</p> <p>El Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial (PUAE) fue aprobado por el pleno del Concejo Metropolitano el 06 de mayo de 2019.</p> |

| | | | | | |
|----------------------|---|---|--|--|--|
| | | | | Gerencia de Control de la Concesión realiza el seguimiento y control permanente al Concesionario para garantizar el cumplimiento de las mismas. | |
| Antecedentes | <p>Mediante Ordenanza Metropolitana No. 0309 de 16 de abril de 2010, el Concejo Metropolitano creó la EPMSA para suceder jurídicamente a la Empresa Municipal Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito -CORPAQ-. Dentro de su objeto principal está el de: "Efectuar emprendimientos comerciales complementarios o vinculados a los servicios públicos aeroportuarios; y, en general, todas aquellas actividades de desarrollo aeroportuario, en condiciones comerciales y estratégicas de negocio competitivas, contribuyendo a la economía local y regional, con una administración eficiente".</p> | <p>Mediante Ordenanza Metropolitana No. 0309 de 16 de abril de 2010, el Concejo Metropolitano creó la EPMSA para suceder jurídicamente a la Empresa Municipal Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito -CORPAQ-. Dentro de su objeto principal está el de: "Promover y organizar congresos, seminarios, reuniones, simposios, cursos, mesas redondas, para intercambiar conocimientos y experiencias, relacionados con su ámbito de acción; podrá también participar en dichos eventos que fueran organizados por autoridades, empresas, universidades, organizaciones no gubernamentales y, en general, la sociedad civil en áreas de su incumbencia".</p> | <p>Mediante Ordenanza Metropolitana No. 0309 de 16 de abril de 2010, el Concejo Metropolitano creó la EPMSA; y dentro de su objeto principal está el de: "Coordinar su gestión con la Autoridad Aeronáutica Nacional, a fin de mantener los más altos estándares de seguridad aeroportuaria, actualizando periódicamente el programa de seguridad de aeropuertos, en base a las disposiciones de la Ley de Seguridad Nacional y ser parte del Programa Nacional de Seguridad".</p> | <p>Mediante Ordenanza Metropolitana No. 0309 de 16 de abril de 2010, el Concejo Metropolitano creó la EPMSA para suceder jurídicamente a la Empresa Municipal Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito -CORPAQ-. Dentro de su objeto principal está el de: "Diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general explotar la infraestructura aeroportuaria del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito".</p> | <p>Mediante Decreto No. 545 del 27 de septiembre del 2005, publicado en el Registro Oficial No. 121 de 10 de octubre de 2005, se otorgó a la Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito, la autorización de concesión para la operación, establecimiento y administración de la Zona Franca que abarcará todo el espacio físico del Nuevo Aeropuerto Quito, ubicada en la parroquia Tababela, cantón Quito, provincia Pichincha.</p> |
| Justificación | <p>Gestionar la capacidad y operatividad administrativa de la empresa para permitir el desarrollo de las actividades de las unidades administrativas de la institución.</p> | <p>Desarrollar las capacidades y condiciones del talento humano de la empresa para contribuir al crecimiento institucional y personal de los trabajadores.</p> | <p>Mejorar la confianza de los usuarios del aeropuerto a través de un servicio de seguridad oportuno y eficaz que evite los actos ilícitos y los que pongan en peligro a la seguridad de las personas.</p> | <p>Controlar la calidad de los servicios del aeropuerto ofrecidos a través del concesionario hacia todos los usuarios, de acuerdo con lo estipulado en el contrato de concesión</p> | <p>Atraer la inversión de empresas multinacionales de presencia global en la Zona Especial de Desarrollo Económico en el aeropuerto (ZEDE-Q), que generen fuentes de empleo y contribuyan a la transformación de la matriz productiva del país.</p> |

| | | | | | | |
|---|--|---|--|---|--|---|
| Breve resumen del proyecto | | Gestionar los bienes y servicios administrativos para puedan operar las unidades administrativas de asesoría, agregadores de valor y de apoyo de la EPMSA | Gestionar el talento humano de las unidades administrativas de asesoría, agregadores de valor y de apoyo de la EPMSA | Gestionar la seguridad de todos los usuarios del aeropuerto de Quito, evitando el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, trata de personas, tráfico ilícito de migrantes, armas, entre otros delitos. | Realizar el control al concesionario del aeropuerto en lo referente a los siguientes aspectos: Infraestructura, calidad de los niveles de servicio, medio ambiente y financieros | Desarrollar en un terreno de 207 hectáreas contiguo a la pista de aterrizaje la Zona Especial de Desarrollo Económica (ZEDE) del aeropuerto de Quito |
| Cobertura Poblacional | Directos | Número de funcionarios (420) | Número de funcionarios (420) | 5.218.933 pasajeros | 5.218.933 pasajeros | 0 en el período 2017, a partir del período 2018-2022 se generará 1.300 empleos directos de acuerdo con el banco de proyectos (15). Datos preliminares que arroja la consultoría contratada por la EPMSA. |
| | Indirectos | 1.330 personas | 2.100 personas | Población de Quito: 2'239.191 habitantes (CENSO-INEC-2010) | Población de Quito: 2'239.191 habitantes (CENSO-INEC-2010) | 5.200 personas |
| Objetivos | General | Incrementar la gestión del conjunto de actividades que apoyan la toma de decisiones para maximizar la efectividad de la Empresa | Incrementar el bienestar laboral del personal de la empresa dotando al talento humano de las capacidades y las condiciones de seguridad necesarios para realizar su trabajo. | Administrar las operaciones de seguridad del aeropuerto en estricto cumplimiento de la normativa aeronáutica nacional e internacional aplicable. | Asegurar la operación, ampliación y calidad de los servicios del aeropuerto, con estricto apego a los compromisos establecidos en los instrumentos legales de la Concesión. | Implementar la Zona Especial de Desarrollo Económico en el aeropuerto (ZEDE-Q) y realizar la administración de la Zona Franca del aeropuerto. |
| | Específicos | Incrementar la difusión de los servicios de la empresa | Incrementar el desarrollo del talento humano | Incrementar la satisfacción de los usuarios del servicio de seguridad aeroportuaria | Incrementar la eficacia del seguimiento y control de los contratos y acuerdos de la concesión | Incrementar el desarrollo de la ZEDE |
| | | Reducir el tiempo de atención de los requerimientos administrativos | | | | |
| | | Incrementar la eficiencia de la estructura financiera | | | | |
| Incrementar la eficiencia en el patrocinio jurídico | | | | | | |
| Indicadores | Eficiencia Operacional | Índice de ausentismo de los servidores | Índice de satisfacción en los usuarios de los servicios de la Gerencia de Seguridad | Índice de control de la concesión del aeropuerto por parte de la EPMSA | Información de posibles inversionistas a nivel internacional | |
| Meta | Alcanzar el 100% de eficiencia operacional | Mantener en menos de 4% el ausentismo mensual de los servidores | Lograr al menos un 85% de satisfacción en los usuarios de los servicios | Cumplir al 100% el control de la concesión del aeropuerto por parte de la EPMSA | Recolectar información de interés posibles inversionistas a nivel internacional | |

| | | | | | | |
|-------------------------------|--------------------------------|--|--|--|--|--|
| | | | de la Gerencia de Seguridad | | | |
| Duración del proyecto | 1 año | 1 año | 1 año | 1 año | 1 año | |
| Presupuesto | USD 1.957.622 | USD 7.518.551 | USD 3.859.659 | USD 72.042 | USD 92.126 | |
| Financiamiento | Recursos Propios | Recursos Propios | Recursos Propios | Recursos Propios | Recursos Propios | |
| Alineación estratégica | Eje estratégico del PMD | 2. Quito ciudad de oportunidades | |
| | Política | PO5. El gobierno distrital contribuirá a la consolidación del DMQ, como un nodo logístico integrado, que permita a la capital construir redes e insertarse exitosamente en el contexto regional y mundial. | PO5. El gobierno distrital contribuirá a la consolidación del DMQ, como un nodo logístico integrado, que permita a la capital construir redes e insertarse exitosamente en el contexto regional y mundial. | PO5. El gobierno distrital contribuirá a la consolidación del DMQ, como un nodo logístico integrado, que permita a la capital construir redes e insertarse exitosamente en el contexto regional y mundial. | PO5. El gobierno distrital contribuirá a la consolidación del DMQ, como un nodo logístico integrado, que permita a la capital construir redes e insertarse exitosamente en el contexto regional y mundial. | |
| | Objetivo Estratégico | 5.1 Quito, es una ciudad articulada logísticamente a nivel nacional y regional, y cuenta con una infraestructura adecuada para la producción. | 5.1 Quito, es una ciudad articulada logísticamente a nivel nacional y regional, y cuenta con una infraestructura adecuada para la producción. | 5.1 Quito, es una ciudad articulada logísticamente a nivel nacional y regional, y cuenta con una infraestructura adecuada para la producción. | 5.1 Quito, es una ciudad articulada logísticamente a nivel nacional y regional, y cuenta con una infraestructura adecuada para la producción. | 4.1 El DMQ es un lugar privilegiado para la generación de oportunidades productivas, es una Ciudad del Conocimiento, y cuenta con una identidad posicionada a nivel nacional y regional. |
| | Indicador Estratégico | Número Posición en Rankings Internacionales de Ciudades | Variación del Número de empresas multinacionales en el DMQ entre 2014 y 2022 |
| | Meta Estratégica | 2025: Quito ha avanzado significativamente en el ranking de ciudades más competitivas de América Latina. | 2025: Quito ha avanzado significativamente en el ranking de ciudades más competitivas de América Latina. | 2025: Quito ha avanzado significativamente en el ranking de ciudades más competitivas de América Latina. | 2025: Quito ha avanzado significativamente en el ranking de ciudades más competitivas de América Latina. | 2022: Tener al menos 3 nuevas empresas multinacionales de presencia global que inviertan en el DMQ. |
| | Programa | Fortalecimiento institucional | Fortalecimiento institucional | Operación Aeroportuaria | Gestión y operación | Quito Invierte |
| Riesgos | Descripción | Baja capacidad de ejecución presupuestaria | Mal entendimiento de los factores humanos | Insatisfacción de los agentes AVSEC | Dependencia de terceros para obtener información de control | No lograr la calificación de las 207 hectáreas como ZEDE |
| | Tipo | Interno | Interno | Interno | Externo | Externo |
| | Categoría | Procesos | Personal | Personal | Tecnológicos | Políticos |

| | | | | | | |
|--|--------------------|---|---|--|---|--|
| | Descripción | Cambios en las políticas fiscales del MDMQ | Moderada rotación del talento humano | Dependencia de proveedores exclusivos de equipos de seguridad aeroportuaria | Desequilibrios presentes en el contrato de concesión | Costos de los servicios aeroportuarios poco competitivos para la región |
| | Tipo | Externo | Interno | Externo | Externo | Externo |
| | Categoría | Económicos | Personal | Tecnológicos | Políticos | Económicos |
| | Descripción | Insuficiente sistematización de los procesos administrativos y operativos | Técnicos con bajo conocimiento aeroportuario o específico | Escaso nivel de incorporación del análisis de riesgo en los procesos institucionales | Insatisfacción del sector exportador por los servicios aeroportuarios | Devaluaciones en los tipos de cambio de otros países, puede perjudicar las exportaciones |
| | Tipo | Interno | Interno | Interno | Externo | Externo |
| | Categoría | Procesos | Personal | Procesos | Económicos | Económicos |
| | Descripción | Tiempo excesivo y burocrático en los trámites administrativos | Escasa transferencia del Know How institucional | Servicios de seguridad AVSEC cuestionados por las molestias causadas | Incumplimiento contractual por parte del concesionario | Quito no cumple con las fortalezas necesarias para ser un Hub logístico regional |
| | Tipo | Interno | Interno | Interno | Externo | Externo |
| | Categoría | Procesos | Personal | Procesos | Políticos | Económicos |
| | Descripción | Nivel de endeudamiento del MDMQ por megaproyectos | Reducción de competencias por decisiones políticas con base en la normativa legal | Tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, trata de personas, tráfico ilícito de migrantes, armas, entre otros delitos | Subestimación del crecimiento del mercado aeroportuario en el Ecuador | Ineficiencia en la gestión logística aeroportuaria |
| | Tipo | Externo | Externo | Externo | Interno | Externo |
| | Categoría | Económicos | Políticos | Sociales | Procesos | Tecnológicos |