

**ACTA RESUMIDA DE LA SESIÓN ORDINARIA DE LA COMISIÓN DE
PRESUPUESTO, FINANZAS Y TRIBUTACIÓN**

LUNES 11 DE MARZO DE 2019

Resumen de asistencia

Registro de Asistencia – Inicio Sesión		
Integrante Comisión	Presente	Ausente
Sr. Marco Ponce	1	
Dra. Soledad Benítez	1	
Sra. Ivone Von Lippke		1
Sr. Jorge Albán	1	
Sra. Silvia Díaz	1	
TOTAL	4	1

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los once días del mes de marzo del año dos mil diecinueve, siendo las 13h03, se instalan en sesión ordinaria, en la sala de sesiones No. 2 del Concejo Metropolitano, los miembros de la Comisión de Presupuesto, Finanzas y Tributación: Sr. Jorge Albán, Dra. Soledad Benítez; Sra. Silvia Díaz; y, Sr. Marco Ponce, quien preside la sesión.

Se encuentran presentes los siguientes funcionarios: Ing. Iván Alvarado, Gerente General Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas; Ing. Ramiro Viteri, Administrador General; Ing. Santiago Betancourt, Director Metropolitano Tributario; Ing. Vanesa Eras, Directora Metropolitana Financiera (E), Lic. Sonia Salazar, Jefa de Presupuesto (E) Dr. Alfredo Veintimilla y Sr. Hernán Paredes, delegados de la Secretaría de Movilidad; Abg. Joffre Cadena, delegado de Procuraduría Metropolitana; Ing. Jorge Guzmán, asesor del despacho de la Concejala Soledad Benítez; Abg. Irene Lizano, funcionaria el despacho de la Concejala Ivone Von Lippke; Dr. Fabian Sandoval, asesor del despacho del Concejal Jorge Albán; Dr. Marco Pazmiño y Abg. Stephanie Robles, asesores del despacho del Concejal Marco Ponce.

Secretaría constata el quórum legal y reglamentario, da lectura al orden del día, el mismo que es aprobado. Se procede con su tratamiento.

Orden del día

- 1. CONOCIMIENTO Y RESOLUCIÓN DEL “PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL TÍTULO II, REFERENTE A LAS TASAS, DEL LIBRO III DEL CÓDIGO MUNICIPAL, MEDIANTE EL CUAL SE INCLUYE LA TASA POR UTILIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL RUTA VIVA”.**

Ing. Iván Alvarado, Gerente General Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas: Realiza la presentación de la Vía de integración de los valles Ruta Viva Implementación Peaje, en la misma detalla: Estado de Ruta Viva; Resolución Concejo



Metropolitano; Detalle de créditos y pago Ruta Viva Fase III; Valor del Proyecto; Situación de los créditos; Valores por recuperar; Demanda de tránsito Ruta Viva; Consideraciones; Detalle de inversión para rehabilitación inicial de la vía y obras en parroquias nor - orientales; Consideraciones del Modelo;

Concejala Soledad Benítez: Manifiesta su preocupación por cuanto en la disposición transitoria de la Ordenanza No. 198 del 22 de diciembre de 2017, se determinó el plazo de 60 días para la entrega al Concejo Metropolitano de un modelo de negocio, y un plazo de 120 días para la notificación sobre el inicio del proceso de contratación, por tanto, estarían atrasados un año y a partir de este año, ya no tenía que cobrarse a través de contribución de mejoras, razón por la cual cree necesario una certificación que diga que no están cobrando dicho valor desde enero del 2019 la contribución por mejoras para la Ruta Viva y al dejar de cobrar hay una responsabilidad. Por otro lado, es grave también se está dejando de cobrar enero, febrero y marzo y seguirá y además están señalando que se implementa el sistema en septiembre, quien asume esa responsabilidad, allí tiene que haber sanciones administrativas, porque el municipio está dejando de recaudar estos fondos y puede traer glosa. Además ve que no existe el modelo de gestión, se ha expresado que se va a entregar a un privado, consulta si eso está definido?, ese es el modelo?, bajo qué criterio se está impulsando una privatización, cree además que la EPMMOP tiene la capacidad para desarrollar una propuesta como estas.

Ing. Iván Alvarado, Gerente General Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas: Señala que no se está privatizando el servicio, están encargando a un privado que construya, cobre y entregue el dinero a la EPMMOP, es una alianza estratégica para que preste el servicio. Señala además que se está contratando a un privado para que haga la construcción con los pódicos y cobre a la EPMMOP un porcentaje del peaje mensualmente por ese servicio. Respecto al cumplimiento de la ordenanza obviamente que el Concejo Metropolitano debe establecer las sanciones, pero hay un principio que la ordenanza señala que se cobrará peaje, pero no dice cuanto y el único que puede fijar las tasas es el Concejo Metropolitano, este momento se está proponiendo cuales tasas debe resolver el Concejo para que se puede cobrar.

Concejal Jorge Albán: Sobre el tema de que no se ha cobrado por contribución de mejoras por el tema de la Ruta Viva tendrá que resolver Contraloría, no es del Concejo Metropolitano porque tenía que presentarse el estudio con la propuesta de peaje y eso no se ha presentado.

Ing. Iván Alvarado, Gerente General Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas: Continúa con la exposición sobre la tasa de peaje Esquema de pago Fase I y II, Flujos destinados para el pago del crédito e inversión; recomendación. Presentación que forma parte del acta como anexo 1.

Concejal Jorge Albán: Señala que el primer factor a considerar es el peaje, segundo, una cosa es el peaje para el que vive allí y otra es para el que va, de vez en cuando aunque vaya con cierta frecuencia, además el que vive allí seguramente tiene dos o tres carros y va todos los días, consulta si esos elementos están tomados en cuenta, porque para el que vive allí puede haber una tarifa diferenciada, si la ruta viva tiene un nivel de calidad, una infraestructura superior a esas vías, es la única autopista que tiene el Ecuador, ya que no tiene accesos directos, habría que hacer ese tipo de consideraciones, cree que se debe cobrar peajes ya que la ordenanza lo dice, hay que arriesgar un poco, si le parece que hay que hacer una estimación, primero del usuario frecuente, puede ser difícil establecer una tarifa diferenciada, puede tener algunas complicaciones, pero se debe reflexionar sobre esa acción. Segundo evaluar bien lo que podría

ser la concentración a través de la Vía Interoceánica para evitar el peaje, eso puede ser complicado para la ciudad, va haber un costo financiero importante, se debería ser un poco realista considerando estos factores y hacer una propuesta al Concejo más elaborada y más explicada con los distintos componentes expuestos. Sugiere un análisis más integrado de ese tipo, para evaluar mejor las tasas.

Concejal Marco Ponce: Señala que el 89% de la destrucción de la vía se debe a los vehículos pesados de 2, 3 y 4 ejes, además estos vehículos se dedican a una actividad comercial, es decir, utilizan y destruyen la vía por su peso y su carga para realizar una actividad lucrativa, los vehículos livianos realizan una actividad particular, allí se debería hacer el estudio más minucioso de cuál es el impacto de los grandes vehículos sobre la vía, lo justo es que el transporte que destruye más la vía pague más, que el que destruye menos, allí se puede mantener un precio medianamente racional, que bajo ningún punto de vista considera que debería ser \$0,40, debería ser más alto, ya que es una vía de primer orden y no se debe permitir su destrucción. Se debería hacer un estudio diferenciado, sugiere analizar una tasa justa para las necesidades municipales de pagar un préstamo y mantener adecuadamente esa vía.

Concejal Jorge Albán: Sugiere una forma más integral, también eventualmente se puede pensar que no se logró dimensionar las dificultades y la practicidad en la tarifa diferenciada, para los que viven allí, una tarifa por tramos, eso sí favorecen a los que viven allí.

Ing. Ramiro Viteri, Administrador General: Manifiesta que la iniciativa ya está dada, justamente por eso es lo que pasó a la Comisión la propuesta ya realizada por el Ejecutivo Metropolitano. Básicamente se conoció la propuesta de la EPMOP, lo que se ha estado revisando es el modelo financiero, pero éste tiene diferentes escenarios, todo va a depender de la tarifa, para en función de eso establecer los años en que se va a realizar los pagos.

Concejal Marco Ponce, Presidente de la Comisión: Analizado este tema, propone que se envíe a los despachos de los concejales miembros de la Comisión el estudio para volver a citar con la presencia de la parte presupuestaria para arribar a un acuerdo y poder presentarle al Concejo Metropolitano.

Concejal Jorge Alban: Señala que sobre la ordenanza hay que tratar en lo posible limitar el número de las exoneraciones, sugiere que se revise el tema de las exoneraciones, debe ser lo mínimo indispensable.

Registro de Votación			
Integrante Comisión	A favor	En contra	Ausente
Sr. Marco Ponce	1		
Dra. Soledad Benítez	1		
Sra. Ivon Von Lippke			1
Sr. Jorge Albán	1		
Sra. Silvia Díaz	1		
	4		1

La Comisión de Presupuesto, Finanzas y Tributación, en sesión ordinaria realizada el lunes 11 de marzo de 2019, luego de conocer el estudio de la Vía de Integración de los Valles "Ruta



Viva" Implementación del Peaje, **resolvió** solicitar al Gerente General de la EPMMOP, disponga a quien corresponda, se remita para conocimiento y análisis de la Comisión la siguiente información:

- Se presente un estudio completo que determine cuál sería el valor a cobrar por concepto de peaje y el modelo de gestión con los debidos argumentos.
- El significado de la alianza estratégica que se va aplicar y cuál es el aporte de la misma.
- En relación al cobro de peaje, se debe considerar una estimación del usuario frecuente, es decir, establecer una tarifa diferenciada o una tarifa por tramos.
- Evaluar la concentración de tráfico a través de la Vía Interoceánica para evitar el pago del peaje.
- Un estudio sobre el impacto de los grandes vehículos que circulan por esa vía.
- Un análisis más integrado para evaluar mejor la determinación de la tasa.
- Analizar la tasa justa a las necesidades municipales, en función de pagar los préstamos y mantenimiento adecuado de esa vía; y,
- Sobre el texto del proyecto de Ordenanza, se sugiere que se revise el tema de las exoneraciones, a fin de tratar de limitar el número de las mismas.

Registro de Votación			
Integrante Comisión	A favor	En contra	Ausente
Sr. Marco Ponce	1		
Dra. Soledad Benítez	1		
Sra. Ivon Von Lippke			1
Sr. Jorge Albán	1		
Sra. Silvia Díaz	1		
	4		1

La Comisión de Presupuesto, Finanzas y Tributación, en sesión ordinaria realizada el lunes 11 de marzo de 2019, luego de conocer el estudio de la Vía de Integración de los Valles "Ruta Viva" Implementación del Peaje, presentado por el señor Gerente General de la EPMMOP, **resolvió** solicitar a la Directora Metropolitana Financiera (e), remita para conocimiento y análisis de la Comisión un certificado señalando si en el año 2019, se ha cobrado o se está cobrando dentro de las contribuciones especiales de mejoras, algún valor por concepto de la obra denominada "Ruta Viva".

2. CONOCIMIENTO Y RESOLUCIÓN REFERENTE A LA "LIQUIDACIÓN PRESUPUESTARIA DEL EJERCICIO ECONÓMICO 2018", PREVIO AL TRATAMIENTO EN EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO.

Siendo las 14h30 se retira de la sala la señora Concejala Silvia Díaz

Ing. Ramiro Viteri, Administrador General: Realiza la presentación de la liquidación presupuestaria del ejercicio económico 2018. Señalando se ha tratado de mantener dentro de los plazos para no tener inconvenientes como el año anterior. Las normas que se establecen son el Art. 122 del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas que señala que tiene que ser hasta el 31 de marzo del presente año y obviamente el COOTAD señala que la liquidación por parte de la Dirección Financiera se tiene que presentar hasta el 31 de enero. Se ha tratado de

acelerar al máximo la Dirección Financiera obtuvo la liquidación el 31 de enero, se hizo el respectivo corte y se ajustó para obtener la liquidación el 31 de enero, es así que con oficio 174 la Administración General remitió para consideración del señor Alcalde la liquidación presupuestaria del municipio del Distrito Metropolitano de Quito correspondiente al ejercicio económico 2018. El señor Alcalde remitió para consideración de la Comisión de Presupuesto y es el motivo por el cual se está presentando en esta reunión. Procede a exponer sobre la liquidación presupuestaria 2018.

Concejal Jorge Albán: Consulta sobre la transferencia en donaciones del capital de inversión. Las cuentas pendientes por cobrar a dónde van?

Ing. Vanesa Eras, Directora Metropolitana Financiera (e): Informa que esto va a todo lo que es impuestos y tasas, señala que se le puede dar a mayor detalle cómo se distribuyeron las cuentas por cobrar.

Concejal Jorge Albán: Señala que es importante esto porque de alguna manera permite identificar las debilidades y fortalezas de ciertas políticas tributarias, por eso es importante tener en detalle de cómo se distribuyeron la cuentas por cobrar, como el predial, el financiamiento público

Concejal Marco Ponce, Presidente de la Comisión: Consulta si le parece que se absuelve a cada despacho las preguntas que tengan y esto pasa de una vez al Concejo, por cuanto aquí no hay nada que hacer, ni que cambiar son hechos consumados, las mismas observaciones pueden ser absueltas en el Concejo.


Concejala Soledad Benítez: Sugiere que pase al Concejo una vez que se hayan absueltos las inquietudes y preguntas presentadas. Señala además que el alcalde se llenó la boca diciendo que iba a ejecutar más del 90% en la ejecución presupuestaria, y solo fue el 87% de ejecución.

Analizado este tema el señor Presidente manifiesta que con la información presentada por escrito a la Concejala Soledad Benitez, y personalmente al Concejal Jorge Albán, en el momento que los concejales le indiquen que están satisfechos con lo la información, pasará al conocimiento del Concejo Metropolitano.

Registro de Asistencia – Finalización Sesión		
Integrante Comisión	Presente	Ausente
Sr. Marco Ponce	1	
Dra. Soledad Benítez	1	
Sra. Ivon Von Lippke		1
Sr. Jorge Albán	1	
Sra. Silvia Díaz		1
	3	2

Siendo las 14H40, y una vez agotado el orden del día se clausura la sesión. Firman para constancia de lo actuado el señor Presidente de la Comisión de Presupuesto, Finanzas y Tributación y el señor Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito.

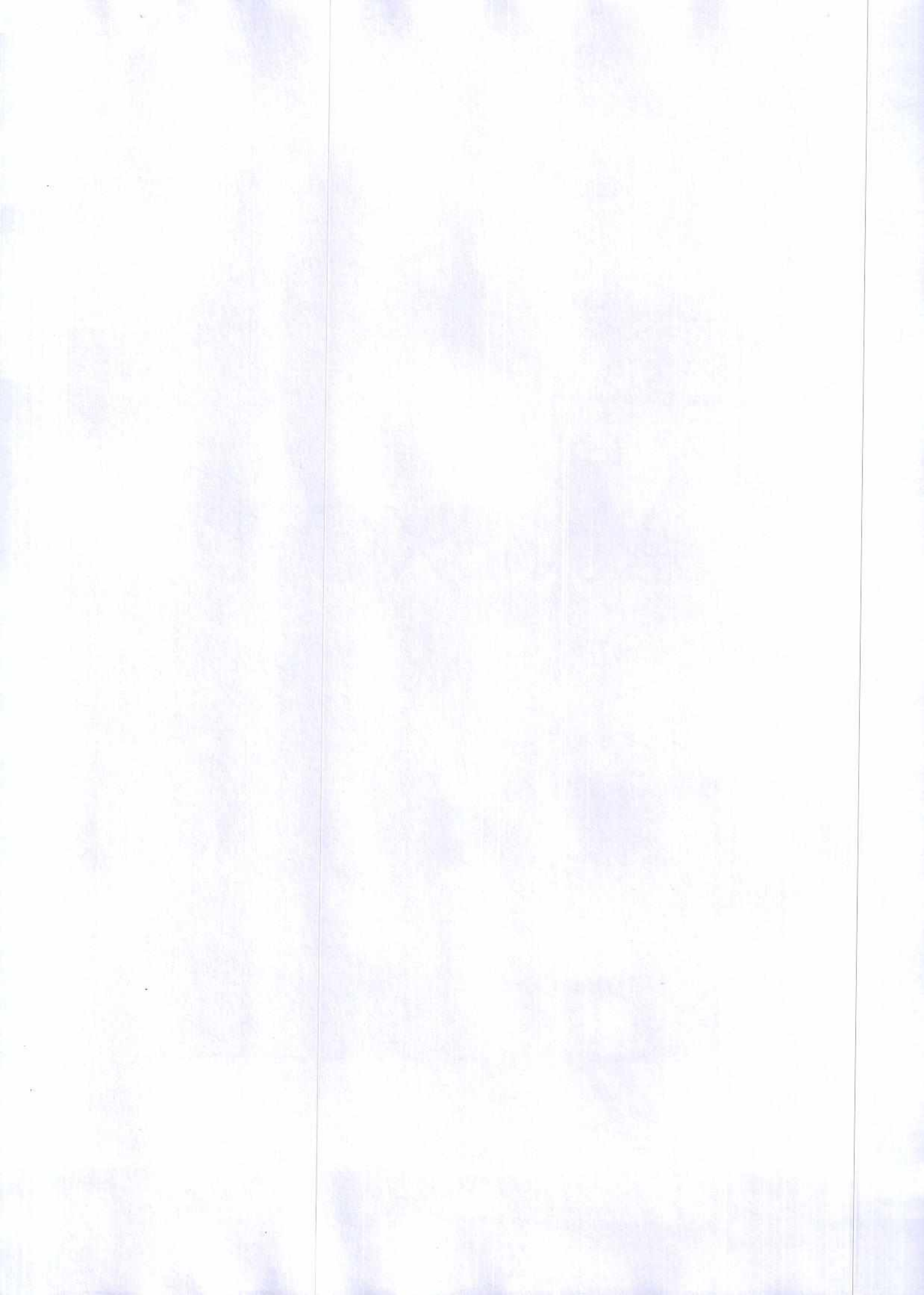
Sr. Marco Ponce Roosz
**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN
DE PRESUPUESTO, FINANZAS
Y TRIBUTACIÓN**

 Abg. Diego Cevallos Salgado
**SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO
METROPOLITANO DE QUITO**

Registro de Asistencia – Resumen Sesión		
Integrante Comisión	Presente	Ausente
Sr. Marco Ponce	1	
Dra. Soledad Benítez	1	
Sra. Ivon Von Lippke		1
Sr. Jorge Albán	1	
Sra. Silvia Díaz		1
	3	2

Jenny A.
2019-03-18

ANEXO 1



Presupuesto
11/03/2019
Cusco 1
f

Vía de integración de los valles "Ruta VIVA"

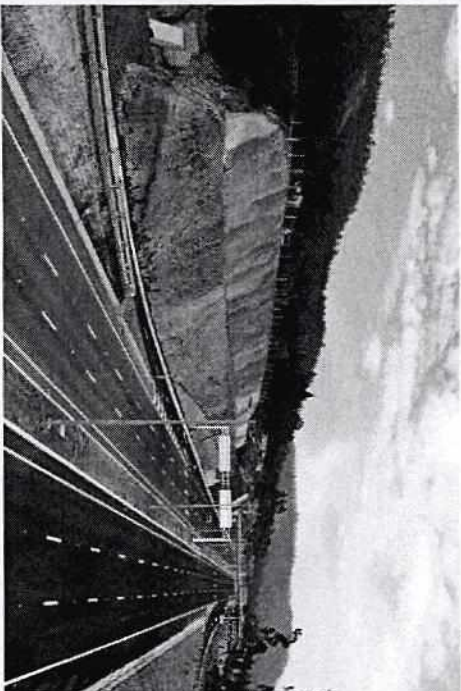
Implementación PEAJE

EPMMOP

QUITO
ALCALDÍA

24. 5. 1

VÍA DE INTEGRACIÓN DE LOS VALLES “RUTA VIVA”



La Ruta Viva es una vía expresa que constituye un eje importante de acceso desde y hacia la Zona Nororiental del Distrito Metropolitano de Quito, facilita el tránsito y conexión con el aeropuerto de Quito y favorece el desarrollo de los valles de Cumbayá y Tumbaco.

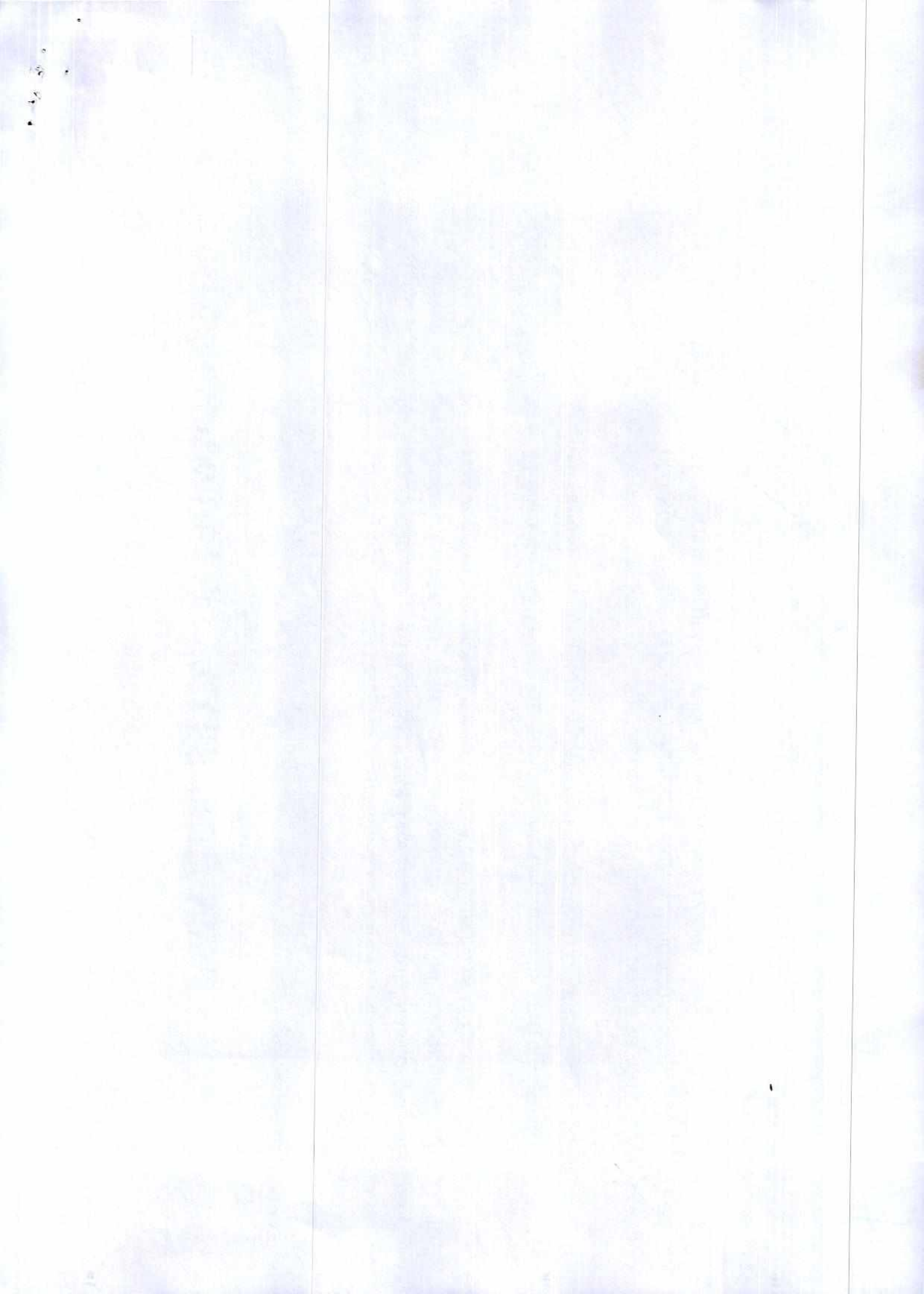
El área de Influencia de la Ruta Viva incluye las parroquias de Cumbayá, Tumbaco, Puembo, Pifo, Tababela, Yaruquí, El Quinche y Checa

Desde el punto de vista social, la construcción de la Ruta Viva modificó el espacio en que se ejecutan las actividades socio-económicas, la morfología territorial y los movimientos comerciales.

EPMMOP

QUITO
A ZCALDIA

P



ESTADO DE RUTA VIVA

- El proyecto entró en operación el 14 de diciembre de 2014
- Actualmente circulan 56.010 vehículos (10% pesados)
- A fin de mantener los niveles de servicio, se requiere realizar mantenimiento rutinario y periódico.

Dimensiones de la Vía:

Vía Expresa: 12.8 km

Vías de Servicio: 10 km

Puentes Chiche y San Pedro

Peatonales: 5

RESOLUCION CONCEJO METROPOLITANO

La disposición transitoria de la Ordenanza Metropolitana No. 198, establece:

“(…) En el caso de la construcción de la Ruta Viva, solamente por el año 2018 se contemplará su inclusión en el cálculo del costo anual por obras distritales en un monto equivalente al 5% del valor total. Para los siguientes años, esta inversión se recuperará a través de un sistema de peajes (…)”

EPMMOP

QUITO
ALCALDÍA

4

DETALLE DE CRÉDITOS Y PAGO RUTA VIVA FASE III

Contrato		BDE11426				CAF-7706			
Monto		\$40,000,000.00				\$51,449,652.00			
Fecha de Suscripción		27/8/2011				7/2/2012			
Plazo		10 Años				12 Años			
Fecha de Pago Final		3/6/2021				7/2/2024			
Periodo	Amortización	Intereses	Comisión	Total	Amortización	Intereses	Comisión	Total	
Hasta 2017	\$20,877,245.81	\$13,316,544.71	\$276,000.00	\$34,469,790.52	\$17,976,333.94	\$5,834,399.45	\$619,926.13	\$24,430,659.52	
Por Pagar	\$19,122,754.19	\$2,616,375.23	\$126,000.00	\$21,865,129.42	\$33,473,318.06	\$4,637,609.29	\$190,934.04	\$38,301,861.39	
Pagos Promedio al Año	\$5,633,491.99								
Total (Amort+Int+Com)	\$56,334,919.94								

Contrato		CAF-7836				CAF-8744			
Monto		\$99,997,230.00				\$26,715,200.00			
Fecha de Suscripción		3/7/2012				25/11/2014			
Plazo		15 Años				12 Años			
Fecha de Pago Final		3/7/2027				25/11/2026			
Periodo	Amortización	Intereses	Comisión	Total	Amortización	Intereses	Comisión	Total	
Hasta 2017	\$16,666,205.00	\$10,117,229.34	\$1,274,829.06	\$28,058,263.40	\$1,933,436.57	\$10,089,889.87	\$585,070.31	\$12,608,396.75	
Por Pagar	\$83,331,025.00	\$17,394,286.94	\$504,168.56	\$101,229,480.50	\$24,781,763.45	\$4,062,306.37	\$115,217.55	\$28,959,287.37	
Pagos Promedio al Año	\$8,619,182.93								
Total (Amort+Int+Com)	\$129,287,743.90								

EPMMOP

QUITO
ALCALDIA

8

VALOR DEL PROYECTO

VALOR TOTAL DEL PROYECTO	291,343,561.14	
CREDITOS	289,922,868.87	
PAGO FONDOS LOCALES	1,420,692.27	POR RECUPERAR

SITUACION DE LOS CREDITOS

TOTAL CREDITOS	289,922,868.87	
PAGADO HASTA 2017	99,567,110.19	POR RECUPERAR
PAGADO 2018 CONTRIBUCION MEJORAS	15,629,717.00	
SALDO CREDITOS POR PAGAR	174,726,041.68	POR PAGAR

VALORES POR RECUPERAR

PAGO FONDOS LOCALES	1,420,692.27	POR RECUPERAR
PAGADO HASTA 2017	99,567,110.19	POR RECUPERAR
TOTAL POR RECUPERAR	100,987,802.46	

f

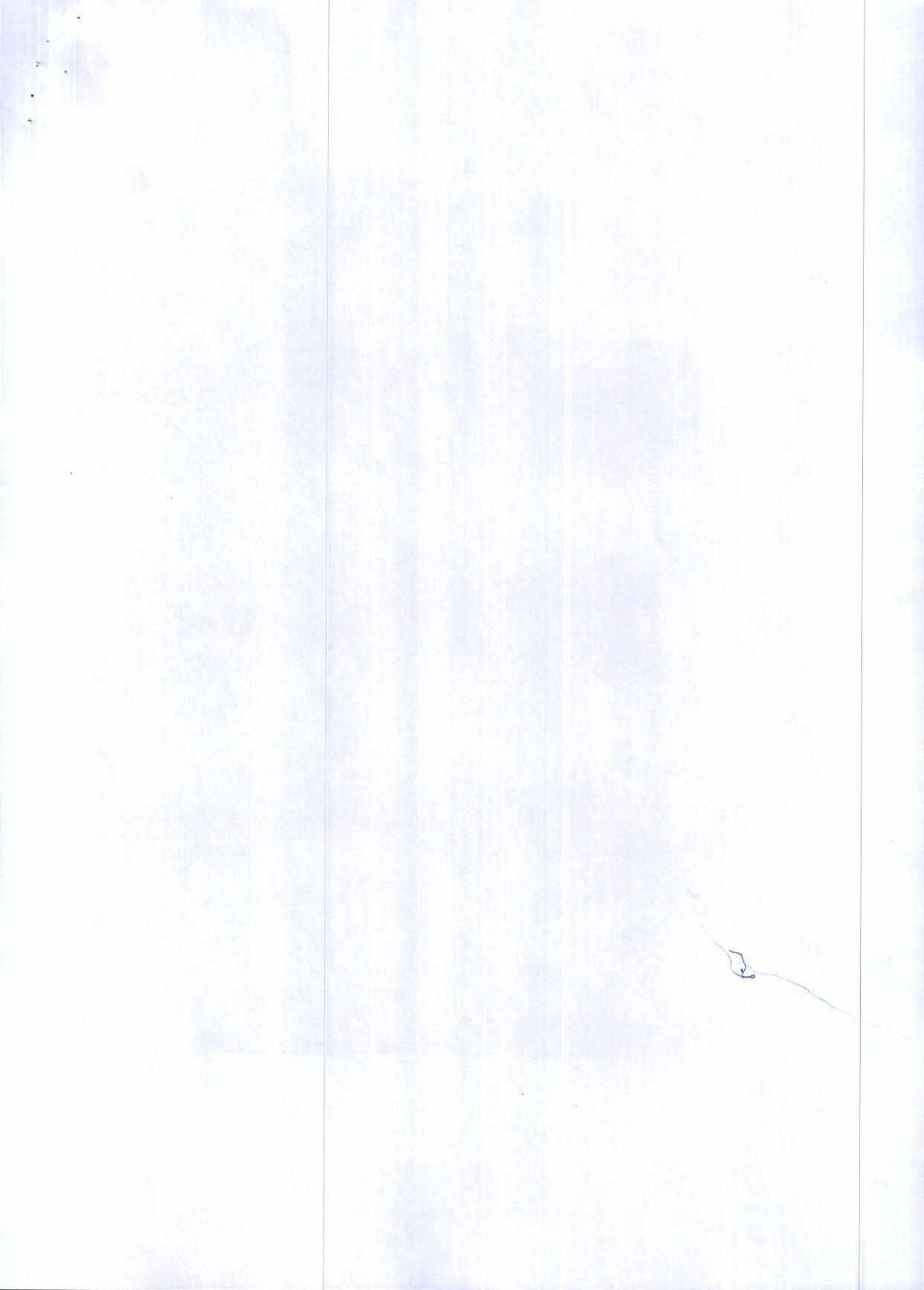
DEMANDA DE TRÁNSITO RUTA VIVA

		DEMANDA FASE I VII															
Año		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Autos		50,913	56,132	58,939	61,886	64,980	68,229	71,640	75,222	78,983	82,932	87,079	91,433	96,005	100,805	105,845	111,137
Bus		1,529	1,686	1,771	1,859	1,952	2,050	2,152	2,260	2,372	2,491	2,616	2,746	2,884	3,028	3,179	3,338
Camión Pesado		3,568	3,934	4,131	4,338	4,554	4,782	5,021	5,272	5,535	5,813	6,103	6,408	6,729	7,064	7,418	7,789
TPDA		56,010	61,752	64,841	68,083	71,486	75,061	78,813	82,754	86,890	91,236	95,798	100,587	105,618	110,897	116,442	122,264
Año		2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	
Autos		116,694	122,529	128,655	135,088	141,842	148,934	156,381	164,200	172,410	181,030	190,082	199,586	209,565	220,044	231,046	
Bus		3,505	3,680	3,864	4,057	4,260	4,473	4,697	4,932	5,178	5,437	5,709	5,994	6,294	6,609	6,939	
Camión Pesado		8,178	8,588	9,017	9,467	9,942	10,255	10,960	11,123	12,083	12,081	13,322	13,136	14,687	14,300	14,926	
TPDA		128,377	134,797	141,536	148,612	156,044	163,662	172,038	180,255	189,671	198,548	209,113	218,716	230,546	240,953	252,911	

Demanda: Consultoría de León y Godoy

EPMMOP

QUITO
ALCALDIA



CONSIDERACIONES

- Además del pago de la deuda, el peaje deberá permitir el mantenimiento rutinario y la rehabilitación periódica se la vía cada 6 años.
- Se ha previsto una inversión de 4 millones USD. para mejoramiento vial en parroquias dentro del área de influencia del proyecto, en un plazo de 3 años.

DETALLE INVERSIÓN PARA REHABILITACION INICIAL DE LA VÍA Y OBRAS EN PARROQUIAS NOR ORIENTALES

Detalle	Costos de Inversión			
	Inversión Total	2019	2020	2021
Rehabilitación integral de la Vía 6 carriles 12.8 km	\$5,412,383.05	\$5,412,383.05	\$0.00	\$0.00
Rehabilitación de carriles de servicio, escalones y rampas	\$753,452.67	\$0.00	\$753,452.67	\$0.00
Rehabilitación de Calles de Parroquias Noroccidente	\$4,016,803.84	\$0.00	\$2,008,401.92	\$2,008,401.92
Impactos ambientales	\$298,383.15	\$298,383.15	\$0.00	\$0.00
Puentes Peatonales	\$615,407.18	\$0.00	\$615,407.18	\$0.00
Expropiaciones	\$816,304.50	\$816,304.50	\$0.00	\$0.00
Difusión y Socialización	\$220,000.00	\$220,000.00	\$0.00	\$0.00
Oficinas y Servicios	\$90,000.00	\$90,000.00	\$0.00	\$0.00
Inversión Total con IVA	\$12,222,734.39	\$6,837,070.70	\$3,377,261.77	\$2,008,401.92

Nota: La inversión en Rehabilitación propuesta es integral, y se debe implementar de manera independiente a los mantenimientos que actualmente se tienen planificados.

EPMMOP

QUITO
ALCALDÍA



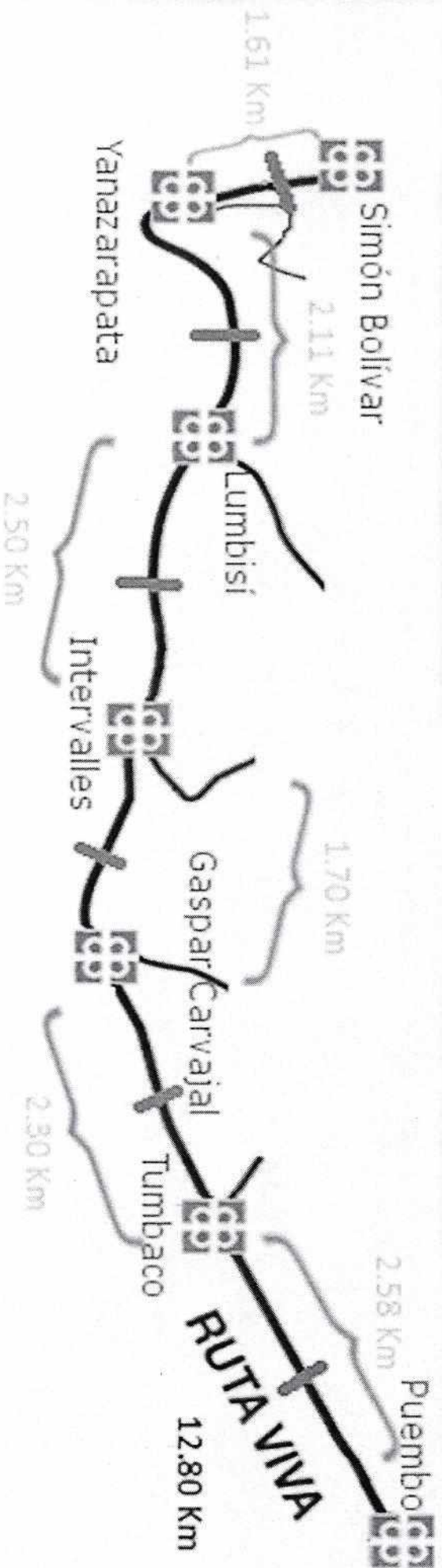
CONSIDERACIONES DEL MODELO

- **Pago Mensual del Servicio de Peaje incluida una cabina de Pago Manual: USD 229,444 incluido IVA (12 pórticos)**
- **Inicio del Proyecto: Marzo 2019**
- **Periodo de Construcción: 6 meses**
- **Inicio de Funcionamiento: Septiembre 2019**
- **Aporte Inicial 2019: USD 6'837,070**
- **Aporte Flujo Operacional (2020 – 2021) : USD 5'385,663**

EPMMOP

IMPLEMENTACIÓN DE PEAJES

- El sistema incluye 6 puntos de cobro de peaje.
- El usuario puede ingresar por cualquiera de las entradas a la vía.
- Se efectúa el cobro del peaje con un solo valor, sea por recorrido parcial o total de la vía.



7

IMPLEMENTACIÓN DE PEAJES

- Se ha previsto la ubicación de 12 pórticos en la vía, esto es 6 pórticos por sentido, cada pórtico cuenta con 2 carriles a flujo libre (TAG) y 1 cabina de cobro manual.
- Los pórticos están definidos en razón de las 7 entradas y salidas que tiene la vía desde la Av. Simón Bolívar hasta Puembo.
- No es eficiente la ubicación de cabinas de peaje únicamente en la entrada y salida de la vía, por la elevada evasión que se presentaría.

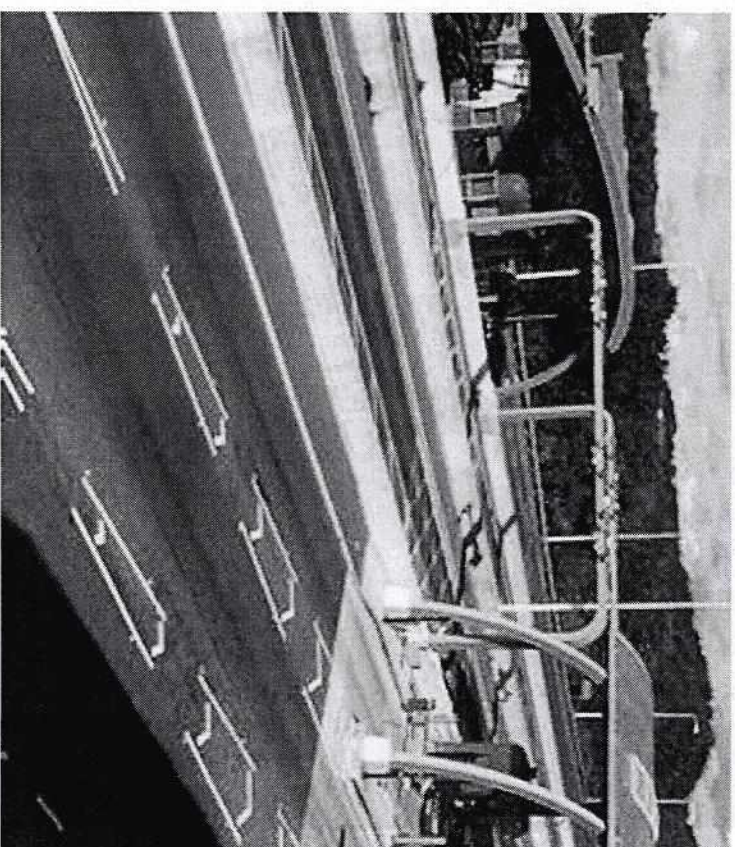
FACILIDADES DE PAGO PARA USUARIOS NO FRECUENTES

- Se implementarán casetas de cobro manual, una por sentido en cada punto.
- Opción de pos o pre-pagar sus viajes a través de la página web, la aplicación de móvil, o en puntos de pago asociados.
- Para el caso del pos pago se tendrá un plazo de 5 días hábiles para pagar sus viajes, una vez hayan cruzado la vía sin TAG, con el número de placa registrado en el sistema. Si no se pagase el valor adeudado, se procederá multar la matrícula del vehículo. (Se requiere convenio con la AMT y la ANT)
- Dentro de la vía deberán existir anuncios que informen a los usuarios no frecuentes sobre las facilidades de pago y las correspondientes multas por no pagar.

IMPLEMENTACIÓN DE PEAJES

El esquema de cobro incluye: 2 carriles de peaje con tecnología flujo libre o "Tele-peaje" y 1 carril con cabina de pago manual, por sentido:

- Los carriles de Tele-peaje no requieren detención en la vía ni recoger ningún ticket, con lo cual se evita largas colas y la necesidad de pagar con dinero en efectivo.
- Se posibilita el cobro para usuarios no frecuentes a través de 1 cabina de pago manual.
- La EPMMOP contrataría el servicio de Peaje por un pago mensual, sin que tenga que incurrir en costos de inversión, operación y mantenimiento de las estaciones.



EPMMOP

QUITO
ALCALDÍA

4

Tasa de Peaje & Esquema de Pago Fase I & II

Para cumplir con el pago de las líneas de crédito dentro de los plazos establecidos en los contratos, se requerirían las siguientes tasas de peaje:

Tasa Propuesta	
Tipo de Vehículo	Valor
Liviano	\$0.90
Pesado (Promedio)	\$2.15

Por lo que no es viable esta consideración.

Tasa de Peaje & Esquema de Pago Fase I & II

TASA DE PEAJE RECOMENDADA EN BASE A ANÁLISIS DEL MERCADO

Vehículos	General Rumiñahui	Inter Valles	Ruta Viva
Livianos	\$0.39	\$0.25	\$0.40
2 ejes	\$0.54	\$0.40	\$0.60
3 ejes	\$0.89	\$0.75	\$1.00
4 ejes	\$1.00	\$1.00	\$1.25

Tasa Propuesta	
Tipo de Vehículo	Valor
Liviano	\$0.40
Pesado (Promedio)	\$0.95

FLUJOS DEL PROYECTO

AÑO	FLUJOS									
	INGRESOS	EGRESOS	INVERSIÓN	PAGO CRÉDITO	AMORTIZACIÓN CRÉDITO	PAGO FASE I & II	AMORTIZACIÓN FASE I & II	FLUJO DEL PROYECTO	AMORTIZACIÓN PROYECTO	
2019	\$3,142,812.00	-\$1,228,673.04	-\$6,837,070.70	\$0.00	\$174,726,041.68	\$0.00	\$100,987,802.46	-\$6,101,486.24	\$6,101,486.24	
2020	\$10,065,018.30	-\$3,329,536.52	-\$3,377,261.77	-\$3,011,255.48	\$170,536,231.71	\$0.00	\$100,987,802.46	\$346,964.53	\$5,754,521.70	
2021	\$10,539,210.75	-\$3,344,792.88	-\$2,008,401.92	-\$3,161,763.23	\$167,374,468.48	\$0.00	\$100,987,802.46	\$2,024,252.72	\$3,730,268.98	
2022	\$11,066,179.50	-\$3,497,693.42	\$0.00	-\$3,838,217.10	\$163,536,251.38	\$0.00	\$100,987,802.46	\$3,730,268.98	\$0.00	
2023	\$11,619,592.50	-\$3,375,305.60	\$0.00	-\$8,244,286.90	\$155,291,964.48	\$0.00	\$100,987,802.46	\$0.00	\$0.00	
2024	\$12,233,897.70	-\$3,531,140.67	\$0.00	-\$8,702,757.03	\$146,589,207.45	\$0.00	\$100,987,802.46	\$0.00	\$0.00	
2025	\$12,810,478.00	-\$6,168,653.38	\$0.00	-\$6,641,824.62	\$139,947,382.83	\$0.00	\$100,987,802.46	\$0.00	\$0.00	
2026	\$13,451,126.00	-\$3,421,074.73	\$0.00	-\$10,030,051.27	\$129,917,331.56	\$0.00	\$100,987,802.46	\$0.00	\$0.00	
2027	\$14,123,383.00	-\$3,436,331.09	\$0.00	-\$10,687,051.91	\$119,230,279.65	\$0.00	\$100,987,802.46	\$0.00	\$0.00	
2028	\$14,870,378.70	-\$3,920,214.43	\$0.00	-\$10,950,164.27	\$108,280,115.38	\$0.00	\$100,987,802.46	\$0.00	\$0.00	
2029	\$15,571,192.00	-\$3,624,251.18	\$0.00	-\$11,946,940.82	\$96,333,174.56	\$0.00	\$100,987,802.46	\$0.00	\$0.00	
2030	\$16,349,664.00	-\$3,482,100.18	\$0.00	-\$12,867,563.82	\$83,465,610.74	\$0.00	\$100,987,802.46	\$0.00	\$0.00	
2031	\$17,167,318.75	-\$14,040,245.01	\$0.00	-\$3,127,073.74	\$80,338,537.00	\$0.00	\$100,987,802.46	\$0.00	\$0.00	
2032	\$18,074,946.60	-\$3,512,612.88	\$0.00	-\$14,562,333.72	\$65,776,203.29	\$0.00	\$100,987,802.46	\$0.00	\$0.00	
2033	\$18,926,837.75	-\$3,527,869.29	\$0.00	-\$15,398,968.46	\$50,377,234.83	\$0.00	\$100,987,802.46	\$0.00	\$0.00	
2034	\$19,873,045.50	-\$3,896,540.35	\$0.00	-\$15,976,505.15	\$34,400,729.68	\$0.00	\$100,987,802.46	\$0.00	\$0.00	
2035	\$20,866,776.25	-\$3,558,382.00	\$0.00	-\$17,308,394.25	\$17,092,335.42	\$0.00	\$100,987,802.46	\$0.00	\$0.00	
2036	\$21,970,302.90	-\$3,573,638.38	\$0.00	-\$17,092,335.42	\$0.00	-\$1,304,329.09	\$99,683,473.37	\$0.00	\$0.00	
2037	\$23,005,530.25	-\$15,428,900.54	\$0.00	\$0.00	\$0.00	-\$7,576,629.71	\$92,106,843.66	\$0.00	\$0.00	
2038	\$24,155,973.75	-\$3,982,147.29	\$0.00	\$0.00	\$0.00	-\$20,173,826.46	\$71,933,017.19	\$0.00	\$0.00	
2039	\$25,363,740.50	-\$3,810,472.14	\$0.00	\$0.00	\$0.00	-\$21,553,268.36	\$50,379,748.84	\$0.00	\$0.00	
2040	\$26,704,970.40	-\$3,834,609.79	\$0.00	\$0.00	\$0.00	-\$22,870,360.61	\$27,509,388.22	\$0.00	\$0.00	
2041	\$27,963,599.00	-\$3,649,920.21	\$0.00	\$0.00	\$0.00	-\$24,313,678.79	\$3,195,709.43	\$0.00	\$0.00	
2042	\$29,361,640.25	-\$3,665,176.56	\$0.00	\$0.00	\$0.00	-\$3,195,709.43	\$0.00	\$22,500,754.26	\$0.00	

Pago de Crédito

Retorno Inversión Fase I & II

EPMMOP

QUITO
ALCALDÍA

FLUJOS DESTINADOS PARA EL PAGO DEL CRÉDITO E INVERSIÓN

FLUJOS PROMEDIO ANUAL	
Detalle	Montto
Ingresos	\$17,469,900.60
Costos de Mantenimiento	\$-4,535,011.73
Pago Fase I & II	\$-12,425,608.27
REPAGO PROYECTO	3 años 8 meses
REPAGO CRÉDITO	17 años 9 meses
REPAGO TOTAL FASE I & II	22 años 11 meses

- Ingreso promedio anual
- Costos de operación y mantenimiento anuales
- Monto destinado para pago del crédito e inversión
- Tiempo para recuperar la inversión por gestión propia
- Tiempo para pagar el crédito CAF y BDE
- Tiempo Total para pago del crédito más la inversión que ya efectuó la Administración Central

- ✓ **FASE DE REPAGO PROYECTO** Durante los primeros 3 años- 8 meses:
 - El 35% del recaudo se destinará para el repago del crédito
 - El 65% del recaudo se destinará para el repago del proyecto (INVERSION EPMMOP EN REHABILITACION E INFREESTRUCTURA DE PEAJES)
- ✓ **FASE DE REPAGO CREDITO** Hasta el año 17 - 9 meses:
 - El 100% del recaudo se destinará para el repago del saldo por pagar del crédito a CAF y BDE
 - *Descontando los costos por mantenimiento*
- ✓ **FASE DE REPAGO TOTAL FASE I & II** Hasta el año 22 - 11 meses:
 - El 100% del recaudo se destinará para el repago del valor ya pagado por al Administración Central
 - * *Descontando los costos por mantenimiento*



RECOMENDACION

- La recomendación está enfocada en mantener tasas de peaje acordadas con la realidad local. De acuerdo con esto la tasa de peaje recomendada es USD 0.40 centavos para livianos y USD 0.95 centavos promedio para pesados
- Con lo anterior, la recuperación del crédito por pagar se alcanza en 17 años 9 meses, y el costo total de la obra en 22 años 11 meses de operación.
- Esta sería una tarifa única por ingreso a la vía sin discriminar la distancia del tramo utilizado.

