

Oficio No. **A 146**
DM Quito, **1 - AGO 2019**

2019-111686.

QUITO SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO
ALCALDÍA RECEPCIÓN -16-

FECHA: **01 AGO 2019** HORA: 15:45

Nº HOJAS: 23 (4 originales + 19 copias)

Recibido por: *Alex F. (Resolución Original)*

Señor Doctor
Santiago Guarderas Izquierdo
PRESIDENTE
COMISIÓN DE MOVILIDAD
CONCEJO METROPOLITANO
Presente.-

De mi consideración:

El 5 de julio de 2019, mediante oficio Nro. MTOP-MTOP-19-460-OF, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha solicitado proceder con la delegación de la ejecución del proyecto que comprende el diseño y planificación, financiamiento, construcción, equipamiento, operación, mantenimiento y reversión del sistema de transporte público de pasajeros por cable Metroférico, en la línea Carolina - Cumbayá - Tumbaco (el «Proyecto Metroférico»).

En cumplimiento con la normativa vigente, con fecha 10 de julio de 2019, requerí la elaboración de informes relacionados con el Proyecto y su posible delegación, para contar con los criterios necesarios que sustenten la procedencia del requerimiento efectuado por la Administración Pública Central.

Se recibieron los siguientes pronunciamientos, que adjunto al presente documento:

- Oficio No. SGP-2019-0530, de fecha 22 de julio de 2019 de la Secretaría de Planificación.
- Oficio No. SM-2019-1705, de fecha 23 de julio de 2019 de la Secretaría de Movilidad.
- Oficio No. 1683-GC-GG-1988, de fecha 24 de julio de 2019 de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMOP.
- Oficio No. DMF-DIR-0000395-2019, de fecha 30 de julio de 2019 de la Administración General.
- Oficio No. 000-2019-000, de fecha 0000152 de julio de 2019 de la Procuraduría Metropolitana.

Del análisis de dichos informes, queda establecido que el Proyecto Metroférico se enmarca dentro de los objetivos de Planificación de la ciudad, las metas de Movilidad y la prestación de servicios de transporte alternativos en favor de la ciudadanía, sin embargo, desde una perspectiva técnica y económica, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito no cuenta con la capacidad técnica y económica para asumir la gestión del proyecto de manera directa.

En virtud de la anterior, mediante Resolución de Alcalde que adjunto, de conformidad con lo previsto en el artículo 77 del Código Orgánico Administrativo, determiné la

excepcionalidad del servicio público del Subsistema de Transporte de Pasajeros por Cable, en la línea Carolina-Cumbayá-Tumbaco, para que el Concejo Metropolitano del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito, a su vez, autorice la delegación de su gestión a la iniciativa privada.

Por esta razón, y en cumplimiento con el artículo I.1.48 del Código Municipal, que determina como atribución de la Comisión de Movilidad el estudiar, elaborar y proponer al Concejo Metropolitano proyectos normativos relativos a la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte público, privado y comercial del Distrito, pongo en su conocimiento la Resolución de Alcalde anexa junto con el expediente que motivó su emisión.

Finalmente, solicito que se considere delegar a la Administración Pública Central, a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas («MTOP»), la organización y conducción de las etapas preparatoria, precontractual, contractual y ejecución del proyecto que comprende el diseño y planificación, construcción, equipamiento, financiamiento, operación, mantenimiento y reversión del Proyecto Metroférico.

Atentamente


Dr. Jorge Yunda Machado
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. SGP-2019-0530
Quito D.M., 22 de julio de 2019
Ticket GDOC-2019- *104489*

Señor Doctor
Jorge Yunda Machado
Alcalde
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
Presente.-

Asunto: Informe Proyecto Metroférico

De mi consideración:

En referencia a su sumilla, constante en documento adjunto al oficio Nro. MTOP-MTOP-19-460-OF, de 05 de julio de 2019, referente al proyecto de diseño, financiamiento, construcción, equipamiento, operación y mantenimiento del sistema de transporte público de pasajeros por cable denominado "METROFÉRICO", de conformidad con mis atribuciones y competencias, me permito poner en su consideración el Informe de esta Secretaría, en relación al proyecto Metroférico .

Atentamente,



Mgs. Sheldon López

SECRETARIO GENERAL DE PLANIFICACIÓN
GOBIERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Elaborado por:	Abg. Luis Andrade Polanco	Asesor	2019-07-22	<i>LL</i>
----------------	---------------------------------	--------	------------	-----------

INFORME PROYECTO METROFÉRICO

I. BASE LEGAL

Constitución de la República del Ecuador

“Art. 3.- Son deberes primordiales del Estado:

5. Planificar el desarrollo nacional, erradicar la pobreza, promover el desarrollo sustentable y la redistribución equitativa de los recursos y la riqueza, para acceder al buen vivir.”

“Art. 241.- La planificación garantizará el ordenamiento territorial y será obligatoria en todos los gobiernos autónomos descentralizados.”

“Art. 262.- Los gobiernos regionales autónomos tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de las otras que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias:

1. Planificar el desarrollo regional y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, provincial, cantonal y parroquial. (...)”

“Art. 279.- El sistema nacional descentralizado de planificación participativa organizará la planificación para el desarrollo. El sistema se conformará por un Consejo Nacional de Planificación, que integrará a los distintos niveles de gobierno, con participación ciudadana, y tendrá una secretaría técnica, que lo coordinará. Este consejo tendrá por objetivo dictar los lineamientos y las políticas que orienten al sistema y aprobar el Plan Nacional de Desarrollo, y será presidido por la Presidenta o Presidente de la República.

Los consejos de planificación en los gobiernos autónomos descentralizados estarán presididos por sus máximos representantes e integrados de acuerdo con la ley.

Los consejos ciudadanos serán instancias de deliberación y generación de lineamientos y consensos estratégicos de largo plazo, que orientarán el desarrollo nacional.”

“Art. 280.- El Plan Nacional de Desarrollo es el instrumento al que se sujetarán las políticas, programas y proyectos públicos; la programación y ejecución del presupuesto del Estado; y la inversión y la asignación de los recursos públicos; y coordinar las competencias exclusivas entre el Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados. Su observancia será de carácter obligatorio para el sector público e indicativo para los demás sectores.”

“Art. 293.- La formulación y la ejecución del Presupuesto General del Estado se sujetarán al Plan Nacional de Desarrollo. Los presupuestos de los gobiernos autónomos descentralizados y los de otras entidades públicas se ajustarán a los planes regionales, provinciales, cantonales y parroquiales, respectivamente, en el marco del Plan Nacional de Desarrollo, sin menoscabo de sus competencias y su autonomía.

Los gobiernos autónomos descentralizados se someterán a reglas fiscales y de endeudamiento interno, análogas a las del Presupuesto General del Estado, de acuerdo con la ley.”

Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización

“Art. 84.- Funciones.- Son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano:

e) Elaborar y ejecutar el plan metropolitano de desarrollo, de ordenamiento territorial y las políticas públicas en el ámbito de sus competencias y en su circunscripción territorial, de manera coordinada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, y realizar en forma permanente, el seguimiento y rendición de cuentas sobre el cumplimiento de las metas establecidas;"

"Art. 295.- Planificación del desarrollo.- Los gobiernos autónomos descentralizados, con la participación protagónica de la ciudadanía, planificarán estratégicamente su desarrollo con visión de largo plazo considerando las particularidades de su jurisdicción, que además permitan ordenar la localización de las acciones públicas en función de las cualidades territoriales."

"Art. 299.- Obligación de coordinación.- El gobierno central y los gobiernos autónomos descentralizados están obligados a coordinar la elaboración, los contenidos y la ejecución del Plan Nacional de Desarrollo y los planes de los distintos niveles territoriales, como partes del sistema nacional descentralizado de planificación participativa. La ley y la normativa que adopte cada órgano legislativo de los gobiernos autónomos descentralizados establecerán las disposiciones que garanticen la coordinación interinstitucional de los planes de desarrollo."

Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas

"Art. 41.- Planes de Desarrollo.- Los planes de desarrollo son las directrices principales de los gobiernos autónomos descentralizados respecto de las decisiones estratégicas de desarrollo en el territorio. Éstos tendrán una visión de largo plazo, y serán implementados a través del ejercicio de sus competencias asignadas por la Constitución de la República y las Leyes, así como de aquellas que se les transfieran como resultado del proceso de descentralización."

Concordante con las normales legales transcritas, es necesario indicar que:

Mediante Resolución N. o CNP-003-2017 fue aprobado en sesión del 22 de septiembre de 2017, el Plan Nacional de Desarrollo denominado "Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021. Toda una Vida".

Mediante Ordenanza N.- 0041 del 22 de febrero de 2015 se aprueba el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano – PMDyOT 2015 – 2025.

Mediante Ordenanza N.- 0193 sancionada el 14 de diciembre de 2017 el Consejo Metropolitano aprueba el Presupuesto General del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito para el ejercicio económico 2018. Como parte de los anexos se encuentra la estructura programática del POA 2018.

II. ANÁLISIS

La Secretaría General de Planificación en el marco de sus competencias procede a realizar exclusivamente el análisis programático con referencia al PMDyOT 2015 -2025 y su contribución al Plan Nacional de Desarrollo 2017 - 2021:

- La Constitución de la República del Ecuador (2008) es la guía del Plan Nacional de Desarrollo 2017 – 2021, con el cual busca cumplir con el mandato de *“Planificar el desarrollo nacional, erradicar la pobreza, promover el desarrollo sustentable y la redistribución equitativa de los recursos y la riqueza, para acceder al buen vivir.”*, entre otros.
- El Plan Nacional de Desarrollo es el principal instrumento del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa (SNDPP), y su objetivo es contribuir al cumplimiento progresivo de:
 1. *Los derechos constitucionales;*
 2. *Los objetivos del régimen de desarrollo y disposiciones del régimen de desarrollo (a través de la implementación de políticas públicas);*
 3. *Los programas, proyectos e intervenciones que de allí se desprenden.*
- La visión de Largo Plazo del Plan Nacional de Desarrollo 2017 – 2021 se enmarca en los compromisos internacionales de desarrollo global, particularmente en la Agenda 2030 y en sus Objetivos de Desarrollo Sostenible adoptada por la Asamblea General de la ONU. En la visión Ecuador 2030, se incluyen importantes desafíos al futuro; y, en temas de movilidad proponen: *“Se fortalecerá el transporte alternativo, con énfasis en los medios no motorizados, dando espacios propios para estas alternativas y planificando las ciudades de manera amigable e integral, no centradas en los automóviles particulares”*. Temas que guardan concordancia con los ejes definidos en el plan.
- Con el objeto de atender las temáticas de interés de la ciudadanía, en relación a servicios de movilidad eficiente para la sociedad, se establece en el Eje 1: *“Derechos para Todos Durante Toda la Vida”*, el objetivo 1: *“Garantizar una vida digna con iguales oportunidades para todas las personas”* y la Política 1.8: *“Garantizar el acceso a una vivienda adecuada y digna, con pertinencia cultural y a un entorno seguro, que incluya la provisión y calidad de los bienes y servicios públicos vinculados al hábitat: suelo, energía, movilidad, transporte, agua y saneamiento, calidad ambiental, espacio público seguro y recreación.”*
- Siendo este plan la hoja de ruta del país a seguir, para su cumplimiento se requieren de procesos, entidades, instrumentos y herramientas de planificación y gestión que permitan la interacción de los diferentes actores sociales e institucionales para organizar y coordinar la planificación del desarrollo en todos los niveles de gobierno. En este contexto y con el objeto de contribuir los grandes objetivos y metas nacionales se encuentran como instrumentos de planificación a nivel de los gobiernos autónomos descentralizados, los planes de desarrollo y ordenamiento territorial.
- El Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2015 – 2025, contiene el componente estratégico del Distrito Metropolitano de Quito, en el cual se determinan el ámbito de actuación de las instituciones de la corporación municipal orientados a mejorar de modo sostenible la calidad de vida de quienes habitan en el Distrito.

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito considera a la movilidad como un sector clave para el progreso del Distrito, donde los sistemas de transporte deben procurar ser seguros, sostenibles en el tiempo y amigables con el medio ambiente, con

el fin de mejorar la calidad de vida de las personas; para lo cual define el eje estratégico 3: Ciudad Inteligente, la política “M1: Mejorar sustancialmente la calidad, la cobertura, conectividad e integración de los servicios del Sistema Metropolitano de Transporte, asignando los recursos financieros en correspondencia con las demandas de viajes atendidas” y el objetivo estratégico “1.1 Se utilizará el Transporte Público - TP como medio preferente de desplazamiento, mediante un sistema integrado masivo de transporte con altos niveles de calidad y eficiencia, donde el Metro será el eje estructurador, siendo sus mayores atributos la disminución del tiempo de viaje, conectividad y cobertura”.

- Para dar cumplimiento al objetivo y meta estratégica, se establece como una línea de acción estratégica “Disponer operativamente de la Primera Línea del Metro de Quito y un sistema de metrocables con el propósito de incidir en los tiempos de viaje”.
- Adicionalmente, en el Plan de Gobierno del Distrito Metropolitano de Quito 2019 – 2023 de la Administración del Dr. Yunda, se considera a la movilidad como uno de los ejes más importantes para la consecución de una ciudad interconectada, cómoda, segura y habitable, en el que se define al transporte integrado como la herramienta que permite conectar de manera efectiva a toda la ciudad, incluyendo áreas peri urbanas, periféricas y rurales; para lo cual se plantean objetivos y programas que contribuyen al transporte público eficiente con criterios de multimodalidad para cubrir las necesidades de la ciudadanía.

III. CONCLUSIÓN

El Proyecto Metroférico, contribuye al cumplimiento de los objetivos y metas estratégicas del Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2015 -2025, que a su vez, se alinean a los objetivos y metas del Plan Nacional de Desarrollo 2017 – 2021.




El proyecto que comprende el diseño, financiamiento, construcción, equipamiento, operación, mantenimiento del sistema de transporte público de pasajeros por cable denominado “METROFÉRICO”, el cual permitirá conectar Quito (Parque La Carolina) con el aeropuerto Mariscal Sucre de Quito (Tababela) es un proyecto de inversión que no se encuentra considerado en el Plan Operativo Anual 2019 del Distrito Metropolitano de Quito.

Atentamente,



Mgs. Sheldon López

SECRETARIO GENERAL DE PLANIFICACIÓN

Elaborado por:	Paulina Tipan	DMPD	2019-07-22	
Aprobado por:	Sergio Tamayo	DMPD	2019-07-22	
Revisado por:	Luis Andrade	Asesor	2019-07-22	

Oficio No. SM-2019- 1705
Quito DM.

23 JUL 2019

Asunto: Convenio de Cooperación Interinstitucional con el MTOP
Ref: S/N

Doctor
Jorge Yunda Machado
ALCALDE METROPOLITANO
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
Presente.-

De mi consideración:

En atención al Oficio No. MTOP-MTOP-19-430-OF de 05 de julio de 2019, contenido en Ticket GDOC No. 2019-097263, suscrito por el Mgs. Iván Carvallo Vintimilla, Ministro de Transporte y Obras Públicas; y, el "Informe de Motivación, Oportunidad, Mérito y Conveniencia, que justifica la viabilidad, pertinencia institucional y financiera del Convenio a suscribirse para la implementación, mantenimiento y operación del transporte por Cable línea Carolina – Tumbaco – Aeropuerto UIO (METROFÉRICO)" elaborado por la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, manifiesto lo siguiente:

La Secretaría de Movilidad, sobre la base del informe técnico de motivación elaborado por la EPMOP, respecto del "CONVENIO DE COOPERACIÓN INTERINSTITUCIONAL QUE CELEBRA EL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS CON EL MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO", no tiene objeción para la suscripción del mismo, que debe cumplir con lo que determina la Resolución No. A009 de 23 de agosto de 2013, que contiene la "Guía que Regula el Procedimiento para la Suscripción, Registro, Seguimiento y Custodia de Convenios del MDMQ"; y en caso de presentarse novedades se realizarán mesas de trabajo a fin de solventar cualquier inquietud.

Particular que comunico para los fines pertinentes.

Atentamente,

Lcdo. Guillermo Abad Zamora
SECRETARIO DE MOVILIDAD
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO



Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por:	KAguirre	AJ	2019/07/22	W
Revisado por:	WAlfmirano	AJ	2019/07/22	W

Ejemplar 1: Alcaldía Metropolitana
Ejemplar 2: Archivo SM

946

Quito, 23 JUL 2019

24 JUL. 2019

Oficio No. 1683

-GC-GG

1988

Señor Doctor
Jorge Homero Yunda Machado
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su despacho
Ciudad

Asunto: Informe de motivación,
oportunidad, mérito y conveniencia
para el Proyecto "METROFÉRICO"

De mi consideración:

En atención al oficio TE-MAT-06710-19 de fecha 11 de julio de 2019, en el cual se remitió para análisis y aprobación el Convenio entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, para la ejecución de procesos y acciones que permitan articular el proyecto promovido por el gobierno central, que comprende el diseño, financiamiento, construcción, equipamiento, operación, mantenimiento del sistema de transporte público de pasajeros por cable denominado "METROFÉRICO", el cual permitirá conectar Quito (Parque "La Carolina"), con el Aeropuerto Mariscal Sucre de Quito (Tababela).

Ante las disposiciones impartidas en la reunión de trabajo del día 2 de julio de 2019, con autoridades y representantes de la Presidencia de la República, Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, en la que se acordó que dicho Convenio debe contemplar la normativa contenida en el artículo 279 del Código Orgánico de Organización Territorial, y requiere un informe técnico por parte de la EPMMOP, adjunto sírvase encontrar lo solicitado.


Atentamente,



Ing. Mauricio Rosales E.
Gerente General EPMMOP

CC: Lic. Guillermo Abad – Secretario de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito
Abg. Dunker Morales – Procurador Metropolitano del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito

22/07/2019

Responsable: Ing. Mauricio Larrea 

**INFORME DE MOTIVACIÓN, OPORTUNIDAD, MÉRITO Y
CONVENIENCIA, QUE JUSTIFICA LA VIABILIDAD,
PERTINENCIA INSTITUCIONAL Y FINANCIERA DEL
CONVENIO A SUSCRIBIRSE PARA LA IMPLEMENTACION,
MANTENIMIENTO Y OPERACION DEL TRANSPORTE POR
CABLE LÍNEA CAROLINA – TUMBACO – AEROPUERTO UIO
(METROFÉRICO)**

INFORME TÉCNICO

Quito, julio 2019

14

5



Contenido

1. ANTECEDENTES	1
1.1. Marco legal	1
1.2. Introducción	3
1.3. Objetivo general	3
2. Justificación	3
2.1. Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial	3
2.2. Plan Maestro de Movilidad 2009-2025 (PMM)	3
3. Análisis Técnico	4
5. CONCLUSIÓN DEL INFORME	6
6. RECOMENDACIONES	7

1. ANTECEDENTES

Con Oficio TE-MAT-06710-19 de fecha 11 de julio de 2019, se remitió al Alcalde de Quito, para análisis y aprobación un proyecto de Convenio entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, para la ejecución de procesos y acciones que permitan articular el proyecto promovido por el gobierno central, que comprende el diseño, financiamiento, construcción, equipamiento, operación, mantenimiento del sistema de transporte público de pasajeros por cable “METROFÉRICO”, el cual permitirá conectar Quito (Parque “La Carolina”), con el Aeropuerto Mariscal Sucre de Quito (Tababela).

Ante las disposiciones impartidas en la reunión de trabajo efectuada en el Despacho de la Alcaldía, entre autoridades del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, Presidencia de la República y Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el viernes 28 de junio de 2019, a las 12h00, acerca de mantener mesas de trabajo para establecer un documento definitivo del Convenio de la referencia, por lo que, el 2 de julio de 2019, se ha mantenido una última mesa de trabajo, con autoridades y representantes de: Presidencia de la República, MDMQ, MTOP y EPMMOP, en la que se ha acordado que el Convenio debe contemplar la normativa contenida en el artículo 279 del Código Orgánico de Organización Territorial, es decir, la figura jurídica de Gestión Delegada a otros niveles de gobierno y solicitó a la EPMMOP presente un Informe Técnico sobre el proyecto.

1.1. Marco legal

La Constitución de la República del Ecuador en su artículo 14, reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir.

El artículo 226 de la Constitución de la República del Ecuador dispone: “Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que sean atribuidas en la Constitución y la Ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y el ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución (...)”.

La norma constitucional en su artículo 260 prevé “El ejercicio de las competencias exclusivas no excluirá el ejercicio concurrente de la gestión en la presentación de servicios públicos y actividades de colaboración y complementariedad entre los distintos niveles de gobierno”.

La Constitución de la República del Ecuador, en su artículo 276, objetivo 4, del Régimen de Desarrollo establece: “(...) Recuperar y conservar la naturaleza y mantener un ambiente sano y sustentable que garantice a las personas y colectividades el acceso equitativo, permanente y de calidad al agua, aire y suelo, y a los beneficios de los recursos del subsuelo y del patrimonio natural (...)”.

El artículo 315 de la norma constitucional en lo principal dispone que: “El estado constituirá empresas públicas para la gestión de sectores estratégicos, la prestación de servicios públicos, el aprovechamiento sustentable de recursos naturales o de bienes y el desarrollo de otras actividades económicas. Las empresas públicas estarán bajo la regulación y el control específico de los organismos pertinentes, de acuerdo con la ley; funcionarán como

sociedades de derecho público, con personalidad jurídica, autonomía financiera, económica, administrativa y de gestión (...)

La Constitución de la República del Ecuador en el artículo 395, numeral 2), establece que: “Las políticas de gestión ambiental se aplicarán de manera transversal y serán de obligatorio cumplimiento por parte del Estado en todos sus niveles y por todas las personas naturales o jurídicas en el territorio nacional (...).”

De acuerdo a lo establecido en el artículo 84 literal k) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD): “establece que, una de las funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano, es el de regular, prevenir y controlar la contaminación ambiental en su circunscripción territorial de manera articulada con las políticas ambientales nacionales”.

El artículo 283 del COOTAD establece de manera excepcional que los gobiernos autónomos descentralizados regionales, provinciales, metropolitanos y municipales, podrán delegar la prestación de servicios públicos de su competencia a la iniciativa privada. Esta delegación se realizará mediante acto normativo del órgano competente, cuando el gobierno autónomo descentralizado respectivo no se encuentre en capacidad técnica y económica de gestionar directamente un servicio público o en caso de calamidad pública o desastre natural.

La Ley Orgánica de Empresas Públicas en el artículo 3 establece como principios de las empresas públicas entre otros los siguientes: “Propiciar la obligatoriedad, uniformidad, eficiencia, universalidad, accesibilidad, regularidad, calidad, continuidad, seguridad, precios equitativos y responsabilidad en la prestación de los servicios públicos”.

Con la Ordenanza Metropolitana No, 001 sancionada en marzo del 2019, se crea la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas que sucedió jurídicamente a la EPMOP-Q, cuyo objeto principal es diseñar planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar la infraestructura de vías, espacio público, todo tipo de infraestructura para movilidad, sistema de transporte terrestre, espacio público destinado a estacionamientos; prestar servicios a través de la infraestructura a su cargo; y, la demás actividades operativas y de prestación de servicio relativas a las competencias que corresponden al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, en el ámbito de la movilidad y ejecución de obras públicas.

Uno de los ejes estratégicos que establece el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (OM No. 0041), es la Ciudad Inteligente para la gente, donde el espacio natural y antrópico comulguen en una visión de sinergia y optimización de recursos, con el aporte de las mejores prácticas de producción y eficiencia y aplicación de tecnología limpia. Garantiza las mejores condiciones de crecimiento, para asegurar que todos los ciudadanos disfruten de prosperidad.

El Acuerdo de Cambio Climático de París, suscrito en el año 2015, es el principal compromiso vinculante en el marco de Naciones Unidas, para responder globalmente frente a las causas y consecuencias del cambio climático. Fue asumido de forma unánime por los países, con el objetivo de generar capacidades para enfrentar los impactos del cambio climático, y de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero para que la temperatura del planeta no suba en más de 1,5 grados centígrados. En este marco Quito es miembro de redes internacionales de ciudades en la lucha contra el cambio climático como el C40, Pacto Global de los Alcaldes por el Clima y la Energía, ICLEI y CGLU.

Por otro lado, existe un avance importante del Sistema de Transporte Público de Pasajeros de Quito, el que es parte de la evaluación denominada NAMA de Movilidad Sostenible, que involucra a tres ciudades del país. La NAMA (Acciones Nacionales Voluntarias de Mitigación, Nationally Appropriate Mitigation Actions, por sus siglas en inglés) es un mecanismo establecido en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático para evidenciar las propuestas programáticas de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, enfocada en el levantamiento de recursos económicos para su implementación. Esta evaluación se coordina con el Ministerio de Ambiente, e incluye las políticas de movilidad sostenible previstas para los próximos años en las ciudades de Quito, Guayaquil y Cuenca.

Dentro del Plan Ambiental Distrital del DMQ, se incluye el “Programa de mitigación de cambio climático del DMQ”, que tiene como objetivo aportar a la meta de reducción del 5% de la huella de carbono del DMQ en relación a su crecimiento proyectado, a partir del 2019 en los siguientes sectores: movilidad sostenible, construcción sostenible, servicios públicos y compensación, y huella de carbono. En lo referente a movilidad sostenible, el programa menciona como objetivo “Reducir la huella de carbono a través del mejoramiento del Sistema Integrado de Transporte Público, el manejo de tránsito, y la promoción de medios de transporte alternativos”.

1.2. Introducción

En relación a los objetivos medioambientales trazados por el MDMQ, la EPMMOP y los objetivos de la Gerencia Comercial, entre los que se encuentran generar recursos propios, se ha realizado el siguiente informe técnico para la delegación del sistema urbano de transporte aéreo de pasajeros por cable en el Distrito Metropolitano de Quito.

1.3. Objetivo general

Elaborar un informe técnico de motivación para para la delegación de la implementación, operación y mantenimiento del Sistema de transporte urbano por cable línea Carolina – Tumbaco – Aeropuerto UIO.

2. Justificación

El Metroférico es un sistema de transporte público masivo por cable que conectara el hipercentro de Quito en la estación del Metro “La Carolina” con las centralidades de Cumbayá hasta Tumbaco en la fase I y con el Aeropuerto Internacional de Quito en su fase II, el proyecto encaja dentro de los siguientes Planes.

2.1. Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial

- Política M1:
Mejorar sustancialmente la calidad, la cobertura, conectividad e integración de los servicios del Sistema Metropolitano de Transporte.
- Política M2:
Promover el uso de tecnologías limpias en el transporte público que permitan óptimos niveles de desempeño automotriz para mejorar la calidad del medio ambiente.

2.2. Plan Maestro de Movilidad 2009-2025 (PMM).

La situación actual de transporte y movilidad entre el hipercentro de Quito y el valle Nor-Oriental es medible, puesto que en el sector del parque La Carolina, donde existe una concentración de comercio local, oficinas, negocios, costosas edificaciones verticales a causa del alto precio del suelo, adicionalmente es el lugar donde convergen distintas redes de transporte. Por lo que el proyecto se enmarca dentro del Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito, 2009-2025.

2.3. Visión Estratégica de la Movilidad para el Distrito Metropolitana de Quito 2015-2019

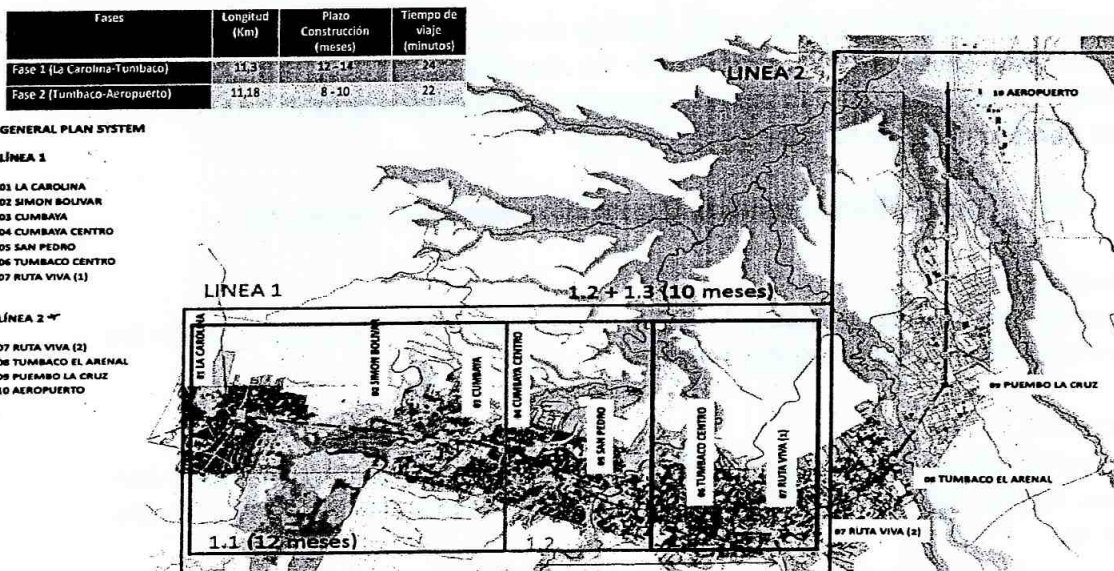
Dentro de las políticas y objetivos de movilidad fluida y sostenible se identifican las siguientes:

- Se utilizará Transporte Público como medio preferente de desplazamiento mediante un sistema integrado masivo de transporte con altos niveles de calidad y eficiencia, donde el Metro será el eje estructurador, siendo sus mayores atributos la disminución del tiempo de viaje.
- Se disminuirán los niveles de emisiones de gases y ruido generados por los vehículos motorizados, mejorando su tecnología, en especial la flota de transporte público.

Por lo tanto, el proyecto se alinea dentro de las políticas, objetivos y lineamientos estratégicos establecidos en los diferentes planes y visión de la Municipalidad del DMQ.

3. Análisis Técnico.

El área de influencia del proyecto abarca la ciudad de Quito y varias de las parroquias urbanas del distrito Metropolitano, la tasa de crecimiento poblacional del valle tiene un promedio aproximado de 5.61%. Simultáneamente el incremento del parque automotor se sostiene en el desarrollo residencial y comercial del valle Nor-Oriental.



Grafica 1: Trazado del Proyecto

La demanda en transporte de carga, servicios e intercambio de bienes, colegios, universidades, centros comerciales, entre estas nuevas áreas de negocio y en el área de influencia del nuevo aeropuerto de Quito, requieren a la brevedad, de un concepto de tránsito que ofrezca un servicio integral de transporte público para los usuarios con un perfil de total inclusión social.

Es decir, una alternativa de comunicación diaria para todas las edades y estratos socioeconómicos, con la finalidad de que todos puedan viajar de una forma rápida, segura y suficientemente cómoda entre sus puntos de origen y destino atendiendo una población de 118 mil habitantes.

Para dar solución al problema planteado, se analizó opciones de trenes, tranvías, ultraligeros, funiculares y teleféricos. El proyecto promovido por el MTOP, propone un Metroférico, que es un sistema urbano de transporte aéreo de pasajeros por cable, el mismo que contará con aproximadamente una longitud de 22 km de recorrido y consta de 10 estaciones divididas en dos líneas. La Línea 1 conecta zonas de rápida expansión dentro del valle de Tumbaco, con el hiper-centro de Quito, y la Línea 2, que será una extensión de la línea 1, vincula al aeropuerto internacional, con el hiper-centro de Quito.

El corredor geográfico que conecta el hipercentro con el valle Nororiental, atraviesa la quebrada del Batán por lo tanto sobrevuela el Río Machángara, y ha sido seleccionado como el espacio adecuado para insertar el trazado geométrico, a pesar de presentar dificultades radicales en relación a la topografía compleja han logrado conseguir espacios públicos para la implementación de torres evitando conflicto social en relación a la expropiación de propiedades privadas.

El incremento esperado en el volumen de tráfico desde los valles de Cumbayá, Tumbaco, Puembo y sus alrededores hacia y desde la ciudad de Quito se muestra a continuación.

Informe PMM 2009						
Año	Área	Desde & Hacia	Público	Privado	Total	Incremento
2008	Cumbayá, Tumbaco	HC Quito	47.000	30.000	77.000	
2025			76.000	139.000	215.000	179%
2008	Nayón, Zambiza	HC Quito	7.400	4.500	11.900	
2025			12.000	22.000	34.000	186%
2013	Quito y alrededores	Pasajeros Aeropuerto			7.000	
2025					15.000	114%
2013	Quito y alrededores	Empleados Aeropuerto		6.000		

Fuente: Estudio de Factibilidad Metro de Quito

Por tanto, en base a los análisis de la información sobre movilidad en toda la zona urbana, incluyendo los valles orientales, se desprenden los siguientes resultados:

- 150.000 desplazamientos diarios de personas entre el centro de la ciudad y Tumbaco / Cumbayá, que también llegan de sitios más alejados como Puembo, etc.
- 75% de las personas que se movilizan utilizan medios de transporte público y taxis, esta cifra corresponde a alrededor de 120.000 personas por día.
- Existen cerca de 80.000 desplazamientos directos hacia Quito; los otros van hacia y desde las áreas más grandes de la zona urbana de Quito.

Por estas razones se debe implementar un sistema de Transporte Público de Calidad los mismos que contribuyan a mantener un número considerable de vehículos fuera de las calles.

4. Capacidad de la EPMMOP para ejecutar el Proyecto

La EPMMOP según lo previsto el Código Municipal (artículo 1.2.119) le corresponde diseñar, planificar, construir, mantener y operar todo tipo de infraestructuras para la movilidad, en consecuencia la ejecución del proyecto Metroférico podría ser realizada a través de la Empresa Pública. No obstante lo anotado, al momento la EPMMOP ha concentrado su planificación en la ejecución de proyectos viales y toda su capacidad operativa se encuentra destinada a tales requerimientos de la ciudad.

El Proyecto Metroférico exige un alto conocimiento en diseño, ejecución de obra y mantenimiento, experiencia que la Empresa Pública no tiene y que tampoco podría contratarla a través del régimen común debido a que no existen recursos económicos contemplados para dicho fin. Al carecer de capacidad para ejecutar el Proyecto, tanto desde el punto de vista técnico como económico, se configura la excepcionalidad para que la iniciativa privada pueda prestar el servicio a través de la figura de delegación, para lo cual se deben cumplir los requisitos previstos en las normas jurídicas.

Modelo de gestión:

La EPMMOP tiene como misión la contribución a elevar el estándar de vida de los habitantes del Distrito Metropolitano de Quito, mediante una planificación integral, ejecución y control de la infraestructura vial, de las obras públicas relacionadas, del transporte y la movilidad, con altos niveles de competitividad, privilegiando la participación ciudadana y preservando el equilibrio ambiental. Para esto, contamos con colaboradores altamente capacitados y motivados, que trabajan, en un ambiente de respeto, transparencia y orientación de servicio a la ciudadanía, por lo que el MTOP deberá cumplir los fines y objetivos de la EPMMOP.

Si bien no se ha contemplado la ejecución del Proyecto por parte de la Municipalidad a través de la EPMMOP, dicho Proyecto se alinea con los objetivos de la planificación.

Cabe indicar que todos los servicios de mantenimiento, operación e implementación que se requieran en el proyecto, serán materia de delegación al Gobierno Central.

5. CONCLUSIÓN DEL INFORME

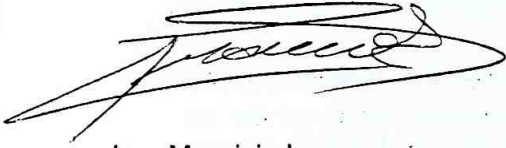
- El Proyecto está concebido como una obra perdurable que proporcionará soluciones a los problemas de transporte público para los valles orientales del Distrito Metropolitano de Quito.
- Una vez analizado el proyecto, se concluye que la EPMMOP no tiene capacidad técnica ni presupuestaria para realizar el proyecto de manera directa, la opción de realizarlo mediante mecanismo asociativos aparados por la normativa vigente.
- Este proyecto reducirá los tiempos de viaje mediante transporte público desde el hipercentro de la ciudad hacia los valles orientales y al aeropuerto internacional de Quito.

- Tiene un bajo impacto en el terreno, lo que representa un mínimo porcentaje de expropiaciones comparado con la ejecución de proyectos viales como la ampliación de vías alternas o de construcción de nuevas carreteras.
- Regeneración urbana en ciertos sectores de la ciudad.
- Diseñado para el acceso universal de personas.
- Es un sistema de transporte público - urbano inclusivo (mujeres embarazadas, padres con niños pequeños, persona con movilidad reducida, personas de la tercera edad).
- Es Amigable con el medio ambiente, con un potencial de reducción de emisiones de 3000 ton CO2/año, contribuye significativamente la eliminación de gases de efecto invernadero, ya que utiliza energía limpia para su funcionamiento.
- No genera ningún tipo de ruido.
- El Metroférico está diseñado para integrarse con el Sistema de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito, especialmente con el Metro de Quito y con las líneas de autobuses.
- La EPMMOP no eroga recursos para el proyecto, el Ministerio de Transporte y Obras Publicas al ser el promotor del mismo, estará a cargo de la ejecución, operación y mantenimiento del proyecto en todas sus fases.
- Considerando estos antecedentes, se adjunta el presente informe de motivación, oportunidad, mérito y conveniencia para la implementación, operación y mantenimiento del Sistema de transporte urbano por cable línea Carolina – Tumbaco – Aeropuerto UIO, para lo cual se deberá contar con toda la documentación pertinente.

6. RECOMENDACIONES

- El proyecto Metroférico deberá estar alineado a la Ordenanza Metropolitana 001 del 29 de marzo de 2019 que crea y regula el subsistema de transporte público de pasajeros por Teleférico, funicular y otros medios similares.
- Los estacionamientos propuestos dentro del mencionado proyecto, deberán estar alineados a la Ordenanza Metropolitana 001 del 29 de marzo de 2019 sustitutiva del capítulo XV del título ii del libro tercero del código municipal referente al régimen de funcionamiento del sistema de estacionamientos y terminales terrestres del distrito Metropolitano de Quito.
- Para la implantación del trazado del Metroferico, se deberá considerar el derecho de vía y el trazado vial de los proyectos viales que se encuentran dentro de la planificación de la EPMMOP que son:
 1. **Proyecto denominado Solución Vial Guayasamín; en ejecución mediante Alianza Estratégica.**
 2. **Troncal Metropolitana de Quito; cuenta con estudios definitivos.**
- Se deberá tomar en cuenta las siguientes observaciones:
 1. El Proyecto deberá considerar dentro del estudio las mitigaciones respecto a la afectación del transporte público (buses Valles Nororientales – Quito), puesto que esta situación es prioritaria para tener una viabilidad .

2. El Proyecto deberá contar con todas las aprobaciones, consentimiento, autorizaciones, licencias, reconocimientos, permisos que deden ser obtenidos de las Autoridades Competentes y que son necesarios para la ejecución del proyecto.



Ing. Mauricio Larrea
Gerente Comercial

0000395

Oficio DMF-DIR- -2019
DM Quito, 30 JUL 2019
Ticket GDOC N° 2019-105797

Señor Doctor
Dunker Morales Vela
Procurador Metropolitano
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
Presente. -

Asunto: Respuesta a Oficio No. MTOP-MTOP-19-460-OF

De mi consideración:

Adjunto al presente, encontrará el oficio DMF-DIR-1028-2019 de fecha 29 de julio de 2019, emitido por la Directora Metropolitana Financiera del GAD del Distrito Metropolitano de Quito que señala:

"... me permito informar a Usted que dentro del Presupuesto Municipal del presente ejercicio económico no se encuentra considerado valor alguno para el Proyecto "METROFERICO".

Por la atención que se dé al presente, anticipo mis agradecimientos.

Atentamente,

Ing. Patricio Moscoso
ADMINISTRADOR GENERAL
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

30 JUL 2019

RHO1

7



14435

Oficio DMF-DIR-1028-2019
DM Quito, 29 JUL 2019
Ticket GDOC N°

Señor Ingeniero
Patricio Moscoso
Administrador General
GAD DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
Presente. -

Asunto: Respuesta a Oficio No. MTOP-MTOP-19-460-OF

De mi consideración:

Me refiero al Oficio No. MTOP-MTOP-19-460-OF dirigido al Señor Doctor Jorge Yunda, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, suscrito por el Ministro de Transporte y Obras Públicas(s), mediante el cual indica:

"Me refiero al Oficio No. MTOP-MTOP-19-216-ME de 19 de marzo de 2019, anexo al cual, se remitió para análisis y aprobación un proyecto de Convenio a suscribirse entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, el mismo que tiene como fin ejecutar en forma coordinada entre estas dos instituciones, la ejecución de procesos y acciones que permitan articular el proyecto que comprende el diseño, financiamiento, construcción, equipamiento, operación, mantenimiento del sistema de transporte público de pasajeros por cable "METROFERICO", el cual permitirá conectar Quito (Parque "La Carolina"), con el Aeropuerto Mariscal Sucre de Quito (Tababela), proyecto orientado al interés público para la movilidad de persona..."

Y solicita:

"... muy comedidamente, que el proyecto de Convenio en el que se contemple la Delegación de competencias a este Ministerio, contenga las autorizaciones y aprobaciones que se requieran previos a su suscripción."

Por lo expuesto, me permito informar a Usted que dentro del Presupuesto Municipal del presente ejercicio económico no se encuentra considerador valor alguno para el Proyecto "METROFERICO".

Atentamente,

Ing. Catalina Sánchez
DIRECTORA METROPOLITANA FINANCIERA
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO



MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
PROCURADURÍA METROPOLITANA

Quito, 01 AGO 2019

Oficio No. 0000152

Señor doctor
Jorge Yunda Machado
ALCALDE METROPOLITANO
GAD DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su despacho.-

Ref.: Informe delegación de Proyecto Metroférico

Señor Alcalde:

En relación con la sumilla inserta en el oficio Nro. MTOP-MTOP-19-460-OF, de 5 de julio de 2019, mediante el cual la Administración Pública Central, por intermedio del Ministerio de Transporte y Obras Públicas («MTOP») ha solicitado proceder con la delegación de la ejecución del proyecto que comprende el diseño y planificación, financiamiento, construcción, equipamiento, operación, mantenimiento y reversión del sistema de transporte público de pasajeros por cable Metroférico, en la línea Carolina – Cumbayá – Tumbaco (el «Proyecto Metroférico»), pongo en su conocimiento, el siguiente informe jurídico (el «Informe»):

1 Competencia

1. Emito el Informe fundamentado en el art. 11 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito.

2 Ámbito y objeto

2. El objeto de este Informe consiste en exponer el régimen jurídico aplicable a la petición de delegación de la gestión del Proyecto Metroférico y, específicamente, la competencia y el procedimiento para que se efectúe la delegación que ha sido requerida por la Administración Pública Central, por intermedio del MTOP.

3 Marco para el análisis jurídico

3. A través de oficio Nro. MTOP-MTOP-19-460-OF, de 5 de julio de 2019 (el «Requerimiento de Delegación»), la Administración Pública Central, por intermedio del MTOP, ha solicitado proceder con la delegación de:

[...] la ejecución de procesos y acciones que permitan articular el proyecto que comprende el diseño, financiamiento, construcción,

equipamiento, operación y mantenimiento del sistema de transporte público de pasajeros por cable Metroférico.

4. Mediante sendas sumillas insertas en el Requerimiento de Delegación, el señor Alcalde requirió que, en el ámbito de las competencias de cada uno, los siguientes órganos y entidades emitan informes en relación con la solicitud del MTOP: (i) la Administración General, (ii) la Secretaría General de Planificación, (iii) la Secretaría de Movilidad; (iii) la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas («EPMMOP»).

5. Con oficio Nro. SGP-2019-0530, de 22 de julio de 2019, la Secretaría de General de Planificación, remitió al señor Alcalde, el denominado “Informe Proyecto Metroférico”, en el que indica que el Proyecto Metroférico “no se encuentra considerado en el Plan Operativo Anual 2019 del Distrito Metropolitano de Quito”.

6. Mediante oficio Nro. SM-2019-1705, de 23 de julio de 2019, la Secretaría de Movilidad, indicó que no tiene objeción para que se atienda el Requerimiento de Delegación.

7. Con oficio Nro. 1683-GC-GG-1988, de 24 de julio de 2019, la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, remitió al señor Alcalde, el informe de motivación, oportunidad, mérito y conveniencia del Proyecto Metroférico, en el que indica que no dispone de la capacidad técnica ni económica para ejecutar el proyecto por gestión directa.

8. Mediante oficio Nro. DMF-DIR-0000395-2019, de 30 de julio de 2019, el Administrador General del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito (el «GAD DMQ»), remitió el oficio Nro. DMF-DIR-1028-2019, de 29 de julio de 2019, emitido por la Dirección Metropolitana Financiera, en el que se indica que en el presupuesto municipal del presente ejercicio económico “no se encuentra considerado valor alguno para el Proyecto Metroférico”.

4 Análisis y criterio jurídico

4.1 Gestión de servicios públicos: reservas públicas y competencias en actividades no reservadas

9. En la Constitución se regula el ejercicio de potestades y competencias públicas en materia de (a) sectores estratégicos y (b) servicios públicos, principalmente, en los artículos 313 a 316. En efecto, de conformidad con el art. 313, inc. 2, de la Constitución se consideran sectores estratégicos “[...] aquellos que por su trascendencia y magnitud tienen decisiva influencia económica, social, política o ambiental [...]”. El inciso tercero de la misma norma establece que son sectores estratégicos aquellos determinados en la ley (reserva de ley), la energía, las telecomunicaciones, los recursos naturales no renovables, el transporte y la refinación de hidrocarburos, la biodiversidad y el patrimonio genético, el espectro radioeléctrico y el agua.

10. Por su parte, el artículo 314 de la Constitución, sin definir lo que se entiende por servicio público, establece una reserva a favor del Estado de aquellos determinados en la ley (reserva de ley) y de los de agua potable y riego,

saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, vialidad e infraestructura portuarias y aeroportuarias.

11. En lo que respecta a los sectores estratégicos, el Estado se ha reservado en relación con ellos, las potestades de administración, regulación, control y gestión, conforme lo establece el art. 313 *ibídem*. En lo relacionado con los servicios públicos, el art. 314 *ibídem*, determina que es el Estado el responsable de su provisión, del control y regulación, y de disponer precios y tarifas equitativas.

12. En lo que corresponde a las competencias de gestión, el art. 315 de la Constitución, ha establecido que para propósitos de la “gestión de servicios estratégicos, prestación de servicios públicos, aprovechamiento sustentable de recursos naturales o de bienes públicos y el desarrollo de otras actividades económicas” constituirá empresas públicas. Como una opción de gestión de los sectores estratégicos y servicios públicos, el art. 316 de la Constitución permite al Estado delegar la competencia –de gestión– a empresas mixtas, siempre que mantenga la mayoría accionaria.

13. Como excepción a las reglas generales, el mismo artículo 316, inc. 2, de la Constitución permite delegar a la iniciativa privada y a la economía popular y solidaria, la gestión de sectores estratégicos y la prestación de servicios públicos en los casos previstos en la ley.

14. De su parte, los gobiernos autónomos descentralizados («GAD») son «responsables por la prestación de los servicios públicos y la implementación de las obras que les corresponda ejecutar para el cumplimiento de las competencias que la Constitución y la ley les reconoce de acuerdo con sus respectivos planes de desarrollo y de ordenamiento territorial».¹ Para estos propósitos, los GAD cuentan con regulación específica sobre las modalidades de gestión de las competencias que tienen atribuidas, i. e., en forma directa, por contrato, gestión compartida por delegación a otro nivel de gobierno o cogestión con la comunidad y empresas de economía mixta.²

15. En el caso de los distritos metropolitanos la Constitución les ha otorgado las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias, conforme se analizará posteriormente en relación con el Proyecto Metroférico.³

4.2 Interpretación constitucional

16. Los arts. 313, 315 y 316 de la Constitución han sido interpretados por la Corte Constitucional, con efectos vinculantes de acuerdo con el art. 436, n. 1, *ibídem* (la «Sentencia Interpretativa»)⁴.

17. La Sentencia Interpretativa determinó que para el supuesto de la delegación por excepción (incluyendo a la iniciativa privada), los casos en que ello es posible

¹ Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización («COOTAD»), publicado en el Registro Oficial (Suplemento) No. 303, de 19 de octubre de 2010, art. 274.

² *Ibid.*, art. 275.

³ Constitución de la República, art. 266.

⁴ [Ecuador] SCC No. 001-12-SIC-CC, de 5 de enero de 2012, publicada en el Registro Oficial (Suplemento) No. 629, de 30 de enero de 2012

deben estar regulados en la ley específica de la materia, en este caso el COOTAD. Sin embargo, añadió, bien podría aplicarse el artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, hasta que la ley de la materia determine los casos de excepción en los que es posible la delegación a la iniciativa privada o a la economía popular y solidaria.

18. Finalmente, la Constitución no hace referencia alguna a bienes y servicios que, siendo de interés general, no corresponden a las clases de servicios públicos o a la de sectores estratégicos. Es la legislación secundaria la que se ha ocupado de este asunto. En síntesis, desde la perspectiva del régimen constitucional es posible concebir bienes y servicios cuya provisión se ha encomendado al Estado de manera exclusiva, i.e., los relacionados con sectores estratégicos y los servicios públicos y bienes y servicios cuya provisión se ha encomendado al Estado, mediante la asignación de una competencia, pero sin que ejerza esta potestad de manera exclusiva.

4.3 Gestión directa y gestión delegada: visión general

19. La aproximación general a los conceptos de «gestión directa» y «gestión delegada» en el ordenamiento jurídico ecuatoriano se efectúa a través de varias fuentes. En lo relevante, la Constitución diferencia, para propósitos de la gestión de sectores estratégicos y servicios públicos, (a) la intervención de sus propias instituciones (incluidas las empresas públicas), (b) la de empresas mixtas con mayoría pública y (c) de iniciativa puramente privada o de la economía popular y solidaria.

20. El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización («COOTAD») regula, entre otras materias, la organización político-administrativa del Estado ecuatoriano en su territorio (art. 1) y, en tal contexto, introduce definiciones que permiten diferenciar los conceptos de «gestión directa» y «gestión delegada».⁵

21. El art. 116 del COOTAD establece que «[l]a gestión es la capacidad para ejecutar, proveer, prestar, administrar y financiar servicios públicos».

22. En el mismo art. 116 del COOTAD, la «gestión» se cataloga como una de las facultades públicas, que se entienden como las «atribuciones para el ejercicio de una competencia por parte de un nivel de gobierno». Junto a la de gestión están las facultades de rectoría, la planificación, la regulación y el control.

23. Por otra parte, en los arts. 109 a 112 del COOTAD, se diferencian los sectores privativos, los estratégicos y los comunes. Los primeros son áreas de intervención y responsabilidad exclusiva del Estado Central. En los sectores estratégicos, definidos conforme consta en el art. 313 de la Constitución, el Estado Central se reserva la rectoría y el modelo de gestión. Finalmente, en los sectores comunes, que serían las áreas de intervención pública residual —todo aquello que no sea privativo o estratégico—, el Estado Central se reserva la rectoría en el ámbito de sus competencias exclusivas.

⁵ COOTAD, art. 275, («Modalidades de gestión.- Los gobiernos autónomos descentralizados regional, provincial distrital o cantonal podrán prestar los servicios y ejecutar las obras que son de su competencia en forma directa, por contrato, gestión compartida por delegación a otro nivel de gobierno o gestión con la comunidad y empresas de economía mixta»).

24. Por su parte, en los artículos 276 a 278 del COOTAD, para el caso de los gobiernos descentralizados autónomos, se regula los supuestos de gestión directa, incluyendo: (a) la gestión institucional directa, (b) la gestión mediante empresas públicas y (c) la gestión por contrato. En los artículos 279 a 284 del COOTAD se regula los casos de gestión delegada, incluyendo: (a) la gestión delegada a otros niveles de gobierno, (b) la gestión compartida entre diversos gobiernos descentralizados, (c) la cogestión con la comunidad, (d) la gestión a través de empresas de economía mixta y (e) la gestión delegada a la economía social y solidaria y a la iniciativa privada.

25. Dentro del marco de la Norma de Control Interno 408, «Administración de Proyectos», la NCI 408-13, Modalidad de Ejecución, se determina que:

Una vez finalizada la fase de diseño definitivo, y con el fin de seleccionar la modalidad de ejecución de los trabajos, se deben comparar los requerimientos de recursos para la ejecución de la obra con los que tiene disponibles la entidad. Algunas posibilidades de ejecución son: por administración directa, por contrato y por concesión. Cualquiera sea la modalidad escogida, deberá actuarse conforme con las disposiciones legales y reglamentarias que las rigen.

26. De este contexto normativo, la «gestión delegada» supone la intervención de un tercero, en la provisión de las obras y servicios a cargo del ente público. Como queda señalado, la gestión delegada a la iniciativa privada en sectores estratégicos y servicios públicos se considera una excepción, frente a la modalidad de gestión directa. La excepcionalidad debe estar prevista en la ley, lo que significa que la ley ha de establecer si es posible dicha delegación y en qué casos.

27. El régimen sectorial y el régimen general que organizan la gestión delegada a la iniciativa privada se completa con la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas y la Inversión Extranjera que, aunque originalmente estuvo limitada a introducir incentivos de carácter institucional y tributario para promover la inversión en proyectos públicos gestionados bajo la modalidad de APP, ha introducido ciertas normas de regulación de la modalidad en sí misma.⁶

28. Las siguientes disposiciones completan el esquema, en cuanto es relevante para este Informe:

(a) El art. 77, inciso tercero del Código Orgánico Administrativo («COA») que establece que cuando las normas jurídicas locales no hayan determinado la excepcionalidad de modo general, en los servicios públicos a cargo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, le corresponde esta calificación a su máxima autoridad administrativa. Ni el COOTAD ni el régimen jurídico metropolitano contemplan disposiciones que asignen una competencia general para la determinación de la excepcionalidad de la delegación a la iniciativa privada para la gestión de servicios públicos;

(b) El art. 279 del COOTAD que habilita la delegación a otros niveles de gobierno de la gestión de las competencias de, entre otros, los GAD.⁷ De

⁶ LIAPP, publicada en el Registro Oficial (Suplemento) No. 652, de 18 de diciembre de 2015.

⁷ En concordancia, el art. 69 del COA dispone que los órganos administrativos pueden delegar el ejercicio de competencias, incluidas la de gestión, entre otros a: otros órganos o entidades de otras administraciones, o sujetos de derecho privado conforme con la ley de la materia. El contenido que debe

acuerdo con la norma, esa delegación, que no implica pérdida de la competencia, requiere acto normativo del órgano legislativo correspondiente y podrá ser revertida de la misma forma y en cualquier tiempo. Finalmente, la norma contiene una prohibición expresa de que un nivel de gobierno delegue la prestación de servicios que, a su vez, le hubiere delegado otro nivel de gobierno;

- (c) El art. 283 del COOTAD que señala que, de manera excepcional, los gobiernos autónomos metropolitanos y municipales pueden delegar la prestación de servicios públicos de su competencia a la iniciativa privada mediante acto normativo del órgano competente, cuando no se encuentren, en capacidad técnica y económica de gestionar directamente el servicio público respectivo, o en caso de calamidad pública o desastre natural. La emisión del acto normativo debe atender a lo dispuesto en el art. 323 del COOTAD y la Resolución C 074, de 8 de marzo de 2016;
- (d) El Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, en su art. IV.2.1 establece el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, que permite garantizar y proveer el servicio de transporte público por gestión directa o delegada, estableciendo en concordancia con ello, en su art. IV.2.6, el deber y obligación de los participantes del Sistema Metropolitano de Transporte Público, de arbitrar todas las medidas que correspondan a su función específica para conseguir que los servicios y elementos físicos, operativos y financieros del sistema se integren.

4.4 Competencia del GAD DMQ para la prestación del servicio público del Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros

29. El GAD DMQ, tiene la competencia exclusiva para para la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio, de conformidad con el siguiente régimen:

30. Primero, los arts. 264 núm. 6 y 266 de la Constitución, que disponen lo siguiente (énfasis añadido):

Art. 264.- Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: [...] 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal. [...]

Art. 266.- Los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias.

31. Segundo, los arts. 84 letra q) y 130 del COOTAD, que establecen (énfasis añadido):

Art. 84.- Funciones.- Son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano: [...] q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio; [...]

observar una delegación, sin perjuicio de a quien éste dirigida, debe observar el contenido que se ha establecido en el art. 70 *ibidem*.

Art. 130.- Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte.- El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma:

A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal.

La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia.

Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código.

Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional; y el cantonal, en tanto no lo asuman los municipios.


En lo aplicable estas normas tendrán efecto para el transporte fluvial.

32. Tercero, el art. 30.4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial («LOTTTSV»), según el cual (énfasis añadido):

Art. 30.4.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar. [...]

33. En ejercicio de la competencia para la planificación y regulación del tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio, el GAD DMQ, estableció el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, que se integraría, entre otros, por el transporte público que se efectúe a través de tranvías, metros, teleféricos, funiculares u otros similares,⁸ considerando el art. 56 de la LOTTTSV, que específicamente establece (énfasis añadido):

Art. 56.- El servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado u otorgado mediante contrato de operación a operadoras legalmente constituidas.

 Para operar un servicio público de transporte deberá cumplir con los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento.

⁸ El art. 51 de la LOTTTSV, establece cuatro clases de servicios de transporte terrestre: (i) público; (ii) comercial; (iii) por cuenta propia; y, (iv) particular.

Comprende también al que se presta mediante tranvías, metros, teleféricos, funiculares y otros similares y será servido a través de rutas, cables o fajas transportadoras preestablecidas.

34. De conformidad con el art. IV.2.3 del Código Municipal, el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, estableció como uno de sus Subsistemas, al de transporte público de pasajeros por cable, que comprende el servicio prestado a través de teleféricos, telecabinas desembragables, funiculares y otros medios de transporte similares, denominado también "Quito Cables".

4.5 Competencia y procedimiento para efectuar la delegación

35. La declaratoria de excepcionalidad para la delegación de la gestión del servicio público vinculado con el Proyecto Metroférico es una competencia que correspondería ejercer al Alcalde Metropolitano, mediante resolución, en su calidad de máxima autoridad administrativa, en ejercicio de las competencias atribuidas en los arts. 254 de la Constitución, 89 y 90 letra i) del COOTAD, 10 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito, y 77 del COA.

36. La delegación a la iniciativa privada, específicamente, al gestor privado que resulte adjudicatario en el concurso público que se convocaría para el efecto, le correspondería efectuar al Concejo Metropolitano, en ejercicio de las competencias atribuidas en los arts. 87 letra a) y 283 del COOTAD.

37. La delegación que se otorgaría a la Administración Pública Central, por intermedio del MTOP, en relación con la organización y conducción de las etapas preparatoria, precontractual, contractual y ejecución del Proyecto Metroférico que comprende el diseño y planificación, construcción, equipamiento, financiamiento, operación, mantenimiento y reversión, la efectuaría el Concejo Metropolitano, en ejercicio de las competencias atribuidas en los arts. 86, 87 letra a) y 69 del COA.

38. De acuerdo con el art. 323 del COOTAD, las resoluciones de los GAD, son actos normativos con un ámbito circunscrito de aplicación que se refieren a asuntos de carácter especial o específico, que requieren de un debate y mayoría simple para su aprobación. En el caso del GAD DMQ, para su expedición se observará también la Resolución C 074, de 8 de marzo de 2016, en lo que fuere aplicable.

39. Para la determinación de la excepcionalidad y emisión de la autorización de delegación, se considerarán los informes técnicos emitidos por la Administración General, Secretaría General de Planificación, Secretaría de Movilidad y EPMMOP, que se encuentran descritos en el apartado 3 de este Informe, tendientes a acreditar la falta de capacidad técnica y económica para la gestión directa del Proyecto Metroférico.

5 Conclusiones

40. Con base en los fundamentos expuestos, la Procuraduría Metropolitana respecto a lo solicitado informa:

- (a) El GAD DMQ ejerce la competencia respecto de la prestación del servicio público del subsistema de transporte de pasajeros por cable, de conformidad con el régimen jurídico expuesto en el apartado 4.4 del Informe. En consecuencia, la gestión del Proyecto Metroférico al que se

refiere el Requerimiento de Delegación está comprendida dentro del referido subsistema y de la competencia del GAD DMQ;

- (b) El Alcalde Metropolitano es titular de la competencia para determinar la excepcionalidad de la delegación a la iniciativa privada de la gestión del servicio público vinculado con el Proyecto Metroférico, de conformidad con lo que se establece los párrafos 28, letra a) y 35 de este Informe;
- (c) Corresponde al Concejo Metropolitano autorizar, mediante acto normativo, la delegación a la iniciativa privada de la gestión del servicio público vinculado con el Proyecto Metroférico, de conformidad con lo que se establece en los párrafos 28, letra c) y 36 de este Informe;
- (d) En función del régimen jurídico aplicable, que ha sido descrito en este Informe, es posible jurídicamente proceder con la delegación requerida por la Administración Pública Central, por medio del MTOP, para la organización y conducción de las etapas preparatoria, precontractual, contractual y ejecución del Proyecto Metroférico que comprende el diseño y planificación, construcción, equipamiento, financiamiento, operación, mantenimiento y reversión. En tal caso, desde la perspectiva de la responsabilidad jurídica que conlleva las actividades a ser delegadas, el MTOP:
 - (i) Deberá asumir, para los propósitos previstos en el régimen jurídico aplicable, la calidad de entidad delegante con los derechos y obligaciones que le son inherentes;
 - (ii) Deberá asumir de forma integral la responsabilidad en todas las fases del Proyecto Metroférico hasta su terminación, por cualquier causa, y la reversión de la infraestructura en beneficio del Distrito Metropolitano de Quito o la entidad que éste señale;
 - (iii) Estará facultado para suscribir, a través del órgano o entidad que determine, el contrato de gestión delegada y todos los documentos y contratos conexos a la transacción, en los cuales constará necesariamente la obligación a cargo del MTOP y del gestor delegado de mantener indemne y liberar en forma efectiva y absoluta al GAD DMQ por cualquier efecto dañoso derivado o vinculado con el diseño y planificación, construcción, equipamiento, financiamiento, operación, mantenimiento y reversión o cualquier otra actividad del Proyecto Metroférico; y,
 - (iv) Deberán considerar, en los documentos de la transacción, el derecho del GAD DMQ a mantener la titularidad sobre los bienes del Proyecto Metroférico durante su vigencia, y por tanto, a que dicha titularidad sea reconocida y respetada por el gestor delegado y cualquier tercero.
- (e) De conformidad el deber de coordinación previsto en el art. 226 de la Constitución, el GAD DMQ y el MTOP podrán suscribir convenios de cooperación específicos en relación con las medidas tendientes a la integración de los servicios y elementos físicos, operativos y financieros del proyecto al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros y cualquier otro aspecto relevante para la ejecución del Proyecto Metroférico; y,


OM

- (f) El GAD DMQ, en tanto titular, por una parte, (i) de la competencia para la prestación del servicio público del Subsistema de Transporte Público de Pasajeros por Teleférico; y, por otra, (ii) de la competencia en las etapas preparatoria, precontractual, contractual y de ejecución del contrato de gestión delegada, podrá revocar las delegaciones otorgadas en caso de vulneración del ordenamiento jurídico en el ejercicio de las competencias delegadas;

41. Este informe, por su ámbito y objeto, no se refiere a las cuestiones de orden técnico que han sido abordadas por los órganos que han emitido los informes referidos en el apartado 3 de este Informe.

42. La evaluación sobre la oportunidad, mérito y conveniencia de la declaratoria de excepcionalidad y la delegación de la iniciativa de la gestión de los servicios públicos relacionados con el Proyecto Metroférico, corresponde a los órganos administrativos, de gobierno y legislativo del GAD DMQ.

Muy atentamente.


Dunker Morales Vela
Procurador Metropolitano

Ejemplar 1: Destinatario
Ejemplar 2: Archivo Procuraduría Metropolitana

ACCIÓN	RESPONSABLE	SIGLA UNIDAD	FECHA	SUMILLA
Elaboración:	Fernando Rojas Y.	PRO	30/07/2019	<i>PI.</i>
Revisión:	Dunker Morales	PRO	31/07/2019	



RESOLUCIÓN No. A- 015

DR. JORGE YUNDA MACHADO
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CONSIDERANDO:

- Que,** el núm. 6 del art. 264 de la Constitución de la República, en concordancia con el art. 266 ibídem, establece que los gobiernos autónomos descentralizados municipales tienen la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio;
- Que,** el art. 314 de la Constitución de la República dispone que el Estado será responsable de la provisión de los servicios públicos de agua potable y de riego, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, vialidad, infraestructuras portuarias y aeroportuarias, y los demás que determine la ley;
- Que,** el segundo inciso del art. 316 de la Constitución de la República contempla que el Estado podrá, excepcionalmente, delegar a la iniciativa privada y a la economía popular y solidaria, el ejercicio de actividades en sectores estratégicos y servicios públicos, en los casos que establezca la ley;
- Que,** los arts. 84, letra q) y 130 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, y 30.4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, determinan que la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte terrestre corresponden al gobierno autónomo metropolitano, dentro de su territorio;
- Que,** el art. 56 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial prevé que el servicio de transporte público comprende también al que se presta mediante tranvías, metros, teleféricos, funiculares y otros similares y será servido a través de rutas, cables o fajas transportadoras preestablecidas;
- Que,** el art. IV.2.1 del Código Municipal establece el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros que permite garantizar y proveer el servicio de transporte público por gestión directa o delegada. Este sistema se organiza en cuatro subsistemas, entre ellos, el de transporte público de pasajeros por cable, que

RESOLUCIÓN No. A- 015

comprende el servicio prestado a través de teleféricos, telecabinas desembragables, funiculares y otros medios similares («Quito Cables»);

- Que,** el art. IV.2.6 del Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito establece que es deber y obligación de los participantes del Sistema Metropolitano de Transporte Público, arbitrar todas las medidas que corresponden a su función específica para conseguir que los servicios y los elementos físicos, operativos y financieros del sistema se integren;
- Que,** de conformidad con el art. 74 del Código Orgánico Administrativo, en forma excepcional y motivada, para satisfacer el interés público, colectivo o general, cuando no se tenga la capacidad técnica o económica, o cuando la demanda del servicio no pueda ser cubierto por empresas públicas, el Estado o sus instituciones podrán delegar a sujetos de derecho privado, la gestión de los sectores estratégicos y la provisión de los servicios públicos.
- Que,** el art. 77 del Código Orgánico Administrativo, establece que, cuando las normas jurídicas locales no hayan determinado la excepcionalidad de modo general en los servicios públicos a cargo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, le corresponde tal calificación a su máxima autoridad administrativa.
- Que,** de acuerdo con los arts. 254 de la Constitución, 89 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y, 10 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito, el Alcalde es la máxima autoridad administrativa del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito;
- Que,** a través de oficio Nro. MTOP-MTOP-19-460-OF, de 5 de julio de 2019, la Administración Pública Central, por intermedio del Ministro de Transporte y Obras Públicas («MTOP»), solicitó proceder con la delegación relacionada con: “[...] *la ejecución de procesos y acciones que permitan articular el proyecto que comprende el diseño, financiamiento, construcción, equipamiento, operación y mantenimiento del sistema de transporte público de pasajeros por cable Metroférico*”;



RESOLUCIÓN No. A- 015

- Que,** a través de oficio Nro. SGP-2019-0530, de 22 de julio de 2019, la Secretaría General de Planificación, remitió al Alcalde Metropolitano el denominado "Informe Proyecto Metroférico", en el que indica que el Proyecto Metroférico *"no se encuentra considerado en el Plan Operativo Anual 2019 del Distrito Metropolitano de Quito"*;
- Que,** mediante oficio Nro. SM-2019-1705, de 23 de julio de 2019, la Secretaría de Movilidad, informó que no tiene objeción a atender el requerimiento de delegación formulado en el oficio Nro. MTOP-MTOP-19-460-OF, de 5 de julio de 2019;
- Que,** a través de oficio Nro. 1683-GC-GG-1988, de 24 de julio de 2019, la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, remitió al Alcalde Metropolitano, el informe de motivación oportunidad, mérito y conveniencia del Proyecto Metroférico, en el que indica que no dispone de la capacidad técnica ni económica para ejecutar el proyecto por gestión directa;
- Que,** mediante oficio Nro. DMF-DIR-0000395-2019, de 30 de julio de 2019, el Administrador General, remitió el oficio Nro. DMF-DIR-1028-2019, de 29 de julio de 2019, emitido por la Dirección Metropolitana Financiera, en el que se indica que en el presupuesto municipal del presente ejercicio económico *"no se encuentra considerado valor alguno para el Proyecto Metroférico"*; y,
- Que,** mediante oficio No. 0000152, de 1 de agosto de 2019, la Procuraduría Metropolitana emitió informe jurídico en el que se pronunció sobre la competencia y trámite que corresponden a la determinación de excepcionalidad y autorización de delegación a la iniciativa privada de la gestión del servicio público vinculado con el Proyecto Metroférico.

En ejercicio de las atribuciones previstas en los arts. 254 de la Constitución de la República; 90 letra i) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; 77 del Código Orgánico Administrativo; y, 10 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito:

RESUELVE

Art. 1.- Determinar la excepcionalidad de la delegación a la iniciativa privada del servicio público correspondiente al Subsistema de Transporte

RESOLUCIÓN No. A- 015

de Pasajeros por Cable, en la línea La Carolina – Cumbayá – Tumbaco, en atención al requerimiento de delegación efectuado por la Administración Pública Central.

Art. 2.- Remitir esta Resolución, junto con su expediente, a la Comisión de Movilidad para que, en el ámbito de sus competencias, promueva el procedimiento tendiente a la obtención, en el Concejo Metropolitano, de la autorización de delegación a la iniciativa privada de la gestión del servicio público correspondiente al Proyecto Metroférico, de conformidad con el art. 283 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

Disposición Final. – Encárguese la comunicación y difusión de esta resolución a la Secretaría General del Concejo Metropolitano.

Dado en Quito Distrito Metropolitano, a


Dr. Jorge Yunda Machado
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO 

CERTIFICO, que la resolución que antecede fue emitida y suscrita por el Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el

Lo **certifico**.- Distrito Metropolitano de Quito, 01 AGO 2019


Ab. Damaris Ortiz
SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO (E)