



**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN No. 038 – EXTRAORDINARIA
DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD**

LUNES 29 DE JUNIO DE 2020

En el Distrito Metropolitano de Quito, siendo las 16h04 del 29 de junio de 2020, conforme a la convocatoria efectuada el 24 de junio de 2020, se lleva a cabo, de manera virtual, por medio de la plataforma “Microsoft Teams”, la sesión No. 038 - extraordinaria de la Comisión de Movilidad, presidida por el concejal Santiago Guarderas Izquierdo.

Por disposición del presidente de la Comisión, se procede a constatar el quórum reglamentario para la instalación de la sesión, mismo que se encuentra conformado por los siguientes concejales: Analía Ledesma García, Omar Cevallos Patiño y Santiago Guarderas Izquierdo.

REGISTRO ASISTENCIA – INICIO DE SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1	
Omar Cevallos Patiño	1	
Mónica Sandoval Campoverde		1
Analía Ledesma García	1	
Eduardo del Pozo Fierro		1
TOTAL	3	2

Además, se registra la presencia de los siguientes funcionarios: Santiago Jaramillo de la Procuraduría Metropolitana; Marcelo Narváez, Guillermo Abad, Henry Vilatuña y Jacqueline Arias de la Secretaría de Movilidad; Juan Manuel Aguirre, María Gabriela Cabascango y Sebastián Laso de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Patricio Salazar y Samuel Byun de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito; Renata Salamea, Karina Escobar, Hidalgo Núñez, Edison Yáñez, María José Escobar, Juan Fernando Salazar, Juan Carlos Ponce, Diego Sáenz y María Elena Cano de las empresas públicas metropolitanas Metro de Quito y de Pasajeros; Alejandro Montufar y Hernán Bedoya, asesores del concejal Omar Cevallos Patiño; Patricia Andrade Baroja y Gabriela Mendieta, asesoras del concejal Santiago Guarderas Izquierdo; Susana Añasco, asesora del concejal Eduardo del Pozo Fierro; y, José Jurado, asesor de la concejala Analía Ledesma García.

Se registra también la presencia de los siguientes ciudadanos: Mario Villagómez, consultor de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito.



El abogado Nelson Clemente Calderón Ruiz, delegado de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito a la Comisión de Movilidad, por disposición del señor presidente procede a dar lectura del orden del día:

1. Conocimiento del informe de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito sobre la estructuración jurídica, técnica y económico-financiera de la operación de la Primera Línea del Metro de Quito, que incluya el cronograma de ejecución del proceso de contratación pública respectivo, así como el correspondiente al inicio de dicha operación.
2. Conocimiento de los informes emitidos por la Procuraduría Metropolitana, Secretaría de Movilidad y Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sobre el proyecto de *“Ordenanza Metropolitana Reformatoria del Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito, que incorpora una disposición transitoria al Capítulo XI De la Tasa por el servicio público de revisión técnica vehicular del Título IV De las tasas, del Libro III.5 del Presupuesto, Finanzas y Tributación”*; y, resolución al respecto.

DESARROLLO DE LA SESIÓN

Punto uno: Conocimiento del informe de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito sobre la estructuración jurídica, técnica y económico-financiera de la operación de la Primera Línea del Metro de Quito, que incluya el cronograma de ejecución del proceso de contratación pública respectivo, así como el correspondiente al inicio de dicha operación.

El Ing. Edison Yáñez, de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, realiza la exposición del informe solicitado. Explica el modelo de gestión que se aplicará en la operación del Metro de Quito. Finaliza detallando los principios en el que sustentan el modelo de gestión que, según puntualiza, está basado en el servicio de calidad.

(Se agrega como anexo 1, la presentación realizada por la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, páginas 1- 3).

Siendo las 16h19 ingresa a la sesión virtual la concejala Mónica Sandoval Campoverde.

El Arq. Hidalgo Núñez, de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, continúa con la presentación respecto a la operación y servicios, destacando los siguientes aspectos: 1) Componentes del servicio Metro; 2) Estructuración de servicios – demanda; 3) Plan operacional, flotas, horarios e intervalos; 4) Valoración de la producción del servicio; y, 5) Condiciones necesarias para una adecuada operación de la red de superficie.



(Se agrega como anexo 1, la presentación realizada por la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, páginas 4 - 23).

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, pregunta: ¿Qué pasa con los días domingos, no operará el Metro de Quito?

El Arq. Hidalgo Núñez, de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, respondiendo la inquietud del concejal Guarderas, manifiesta que sí operará y que el domingo tendrá un plan operacional específico. Finaliza indicando que el detalle radica en que el domingo está considerado día no laborable.

El Ing. Edison Yáñez, de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, continúa la explicación con el tema de supervisión. Detalla las especificaciones del Sistema de Calidad, las mismas que son KPI, Control, Mejora del Servicio e Incentivos. Finaliza realizando la explicación de los componentes de la estructura financiera y tarifaria: 1) Política tarifaria; y, 2) Costos del servicio.

(Se agrega como anexo 1, la presentación realizada por la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, páginas 24 - 34).

El Ing. Mario Villagómez, consultor externo de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, realiza la explicación del modelo asociativo para la implementación de la Primera Línea del Metro de Quito. Detalla la secuencialidad, los índices de elegibilidad, el comparador público y privado. Finaliza explicando también la distribución de riesgos y análisis financiero, así como también, la estructura del modelo financiero de operación de la PLMQ y sus conclusiones.

(Se agrega como anexo 1, la presentación realizada por la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, páginas 34 - 53).

La Abg. Karina Escobar, de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, continúa la exposición sobre la estructura legal del proyecto. Detalla su explicación en torno a los siguientes temas: 1) Marco jurídico regulatorio; 2) Régimen jurídico aplicable – capacidad asociativa; y, 3) Alianza estratégica. Finaliza detallando las conclusiones y el cronograma para la selección de un operador aliado.

(Se agrega como anexo 1, la presentación realizada por la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, páginas 54 - 62).

La concejala Mónica Sandoval Campoverde, detalla que la explicación del régimen jurídico aplicable evidenció que el modelo escogido es la alianza estratégica, sin embargo, menciona



que, es necesario considerar algunos temas. El Metro de Quito es la obra más cara que tiene la ciudad y, por ende, por varios años están comprometidos los recursos de ésta. Pregunta: ¿En qué se basaron para proponer una alianza estratégica?, ¿Por qué no gestión delegada?, ya que, a su criterio, esta figura permite más deliberación.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, menciona que le llama la atención el esquema presentado, puesto que en el pasado se ha revisado documentación que respalda esquemas distintos. Detalla que incluso al Alcalde Metropolitano y a los organismos multilaterales se les presentó una propuesta diferente. Finaliza preguntando: ¿Cuál fue la razón que impulsó el cambio de la modalidad de giro específico de negocio?, ya que, además de que este esquema propuesto requiere aprobación del Concejo Metropolitano.

El concejal Omar Cevallos Patiño, menciona que el concepto fundamental de una alianza estratégica tiene que ver con el aporte de cada asociado, por lo tanto, es necesario entender que acá simplemente se busca quien opere el Metro, no quien lo construya o invierta en el proyecto. Finaliza mencionando la necesidad de clarificar, a detalle, cada uno de los conceptos para que se tome decisiones correctas por parte del Directorio del Metro, ya que, la Comisión de Movilidad no tiene competencia para resolver sobre este tema.

El Ing. Edison Yáñez, de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, responde las inquietudes de los señores concejales, manifestando que el cambio de decisión se da porque cuando llega esta nueva administración se evidencia toda la ausencia de operación comercial. Menciona que a su llegada a la Gerencia se pusieron a solucionar un número de retrasos ocasionados por la falta de respuesta en el pasado. Comenta que la elección se da por el riesgo de concluir la obra y poder operarla. Finaliza mencionando que con el modelo de delegación, al Metro le tocaría esperar hasta que se designe un operador.

La Abg. Karina Escobar, de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, complementa la respuesta del Ing. Yáñez, mencionando que se seleccionó esta figura porque la empresa tiene dos caminos, el primero, la contratación pública y, el segundo, la capacidad asociativa de las empresas públicas. Finaliza detallando que no se puede realizar una delegación, porque esa es una competencia que como empresa pública metropolitana no se tiene, es decir, a su criterio, esto es una competencia exclusiva del Municipio de Quito.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, solicita al abogado Santiago Jaramillo, Subprocurador Metropolitano, indique de manera clara la diferencia entre el régimen asociativo y la delegación.

El Abg. Santiago Jaramillo, de la Procuraduría Metropolitana, puntualiza que la empresa Metro se creó por ordenanza, por ende, la gestión a cumplir no se trata de gestión delegada sino de gestión directa. Menciona que cuando el Estado no está en la capacidad de prestar



un servicio, puede gestionar la delegación al sector privado. Finaliza detallando que en virtud de las presentaciones expuestas y el trabajo que se evidencia se debería optar por una gestión delegada y no por una alianza estratégica.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, menciona que este es un tema netamente jurídico, por ende, serán las instancias pertinentes, en función de sus competencias, las que tendrán que resolver lo que corresponda. Finaliza mencionando su preocupación pues se está terminando junio y aún no se tiene claro el tema de la operación del Metro, por lo que solicita se trabaje de manera oportuna.

La concejala Analía Ledesma García, pregunta: ¿Quién tiene la competencia para definir el modelo de gestión sea este de gestión directa o alianza estratégica? ¿Cuándo comienza la operación del Metro? ¿Cuál será su tarifa?

El Ing. Edison Yáñez, de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, comenta que el trabajo que se necesita en la red de transporte ya fue solicitado a la Secretaría de Movilidad, así como también, ya se planteó la política tarifaria. Menciona que el cronograma establecido detalla que se debería contar con el operador desde septiembre 2020 hasta el primer trimestre del 2021. Finaliza manifestando que la política tarifaria ya está en manos de la Comisión de Movilidad.

El Abg. Santiago Jaramillo, de la Procuraduría Metropolitana, respondiendo la inquietud de la concejala Ledesma, menciona que el modelo debe ser recomendado por la Empresa Metro de Quito en función de los análisis que ésta realice. Añade que si la idea es que sea una asociación público-privada, se deberán justificar técnicamente su incapacidad, para luego solicitar al Alcalde declare la excepcionalidad del servicio y, finalmente, luego el Concejo, mediante acto normativo, apruebe.

La concejala Mónica Sandoval Campoverde, menciona la necesidad de entender que el transporte público es, precisamente, público, por lo que las competencias de operación son del Municipio de Quito. Añade que solo se podrá delegar mediante acto normativo del órgano competente, siempre y cuando no se tenga la capacidad técnica y económica, es decir, la empresa Metro de Quito tiene que justificar primero su incapacidad para hacerlo. Finaliza mencionando que las cosas hay que hacerlas bien, por lo que detalla que, a su criterio, lo presentado en esta sesión no es la salida.

Punto dos: Conocimiento de los informes emitidos por la Procuraduría Metropolitana, Secretaría de Movilidad y Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sobre el proyecto de “Ordenanza Metropolitana Reformatoria del Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito, que incorpora una disposición transitoria al Capítulo XI De la Tasa por el servicio público de revisión técnica vehicular



del Título IV De las tasas, del Libro III.5 del Presupuesto, Finanzas y Tributación”; y, resolución al respecto.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, menciona que ya se cuenta con las respuestas de los requerimientos realizados por parte de la presidencia de la Comisión, a las distintas dependencias municipales, Procuraduría Metropolitana, Secretaría de Movilidad y la Agencia de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Añade también que en virtud de la necesidad se solicitó un informe de la Dirección Metropolitana Financiera. Finaliza solicitando a la secretaría de la Comisión, se dé lectura del informe pertinente.

El Abg. Nelson Calderón Ruiz, delegado de la Secretaría General del Concejo Metropolitano a la Comisión de Movilidad, procede a dar lectura del oficio GADDMQ-DMF-2020-0515-O, de 29 de junio de 2020, suscrito por la Ing. Diana Vanesa Eras, Directora Metropolitana Financiera.

(Se agrega como anexo 2, el oficio Nro. GADDMQ-DMF-2020-0515-O, de 29 de junio de 2020, suscrito por la Ing. Diana Vanesa Eras, Directora Metropolitana Financiera).

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, pregunta al Dr. Juan Manuel Aguirre, Director General de la Agencia de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: ¿Qué pasó con la información solicitada por la Dirección Metropolitana Financiera?; puesto que, como se evidenció, no se ha podido avanzar por la falta de la información requerida mediante el oficio en referencia.

El Dr. Juan Manuel Aguirre, de la Agencia de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, menciona que está solicitando la recepción del oficio en referencia para de esta forma proceder a dar la contestación pertinente.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, propone, para ganar tiempo, hasta que se logre contar con la información de la AMT y la Dirección Metropolitana Financiera, revisar la matriz de observaciones trabajada por la presidencia de la Comisión, en la que se recoge todos y cada uno de los aportes de los informes de las distintas dependencias.

La Abg. Patricia Andrade Baroja, asesora del concejal Santiago Guarderas Izquierdo, realiza la presentación y exposición de la matriz de observaciones en referencia.

(Se agrega como anexo 3, la matriz de observaciones presentada por la presidencia de la Comisión de Movilidad).

El concejal Omar Cevallos Patiño, eleva a **moción**: Aprobar todas las modificaciones realizadas al proyecto que, conforme el análisis realizado, se titulará “ORDENANZA



METROPOLITANA REFORMATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO RELACIONADA CON EL SERVICIO PÚBLICO DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR”, las cuales constan en la matriz de observaciones elaborada por la presidencia de la Comisión de Movilidad.

Apoyada la moción y por disposición del presidente de la Comisión, Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, se procede a tomar votación, registrando los siguientes resultados:

REGISTRO DE VOTACIÓN					
INTEGRANTES COMISIÓN	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN	EN BLANCO	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1				
Omar Cevallos Patiño	1				
Mónica Sandoval Campoverde	1				
Analía Ledesma García	1				
Eduardo del Pozo Fierro	1				
TOTAL	5	0	0	0	0

Con cinco votos a favor y por unanimidad la Comisión de Movilidad, **resuelve:** Aprobar todas las modificaciones realizadas al proyecto que, conforme el análisis realizado, se titulará “ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO RELACIONADA CON EL SERVICIO PÚBLICO DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR”, las cuales constan en la matriz de observaciones elaborada por la presidencia de la Comisión de Movilidad.

Siendo las 18h42, habiendo agotado el orden del día, el presidente de la Comisión declara clausurada la sesión.

REGISTRO ASISTENCIA – FINALIZACIÓN SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1	
Omar Cevallos Patiño	1	
Mónica Sandoval Campoverde	1	
Analía Ledesma García	1	
Eduardo del Pozo Fierro	1	
TOTAL	5	0



Para constancia de lo actuado, firman el presidente de la Comisión de Movilidad y la Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito (E).

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo
**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN
DE MOVILIDAD**

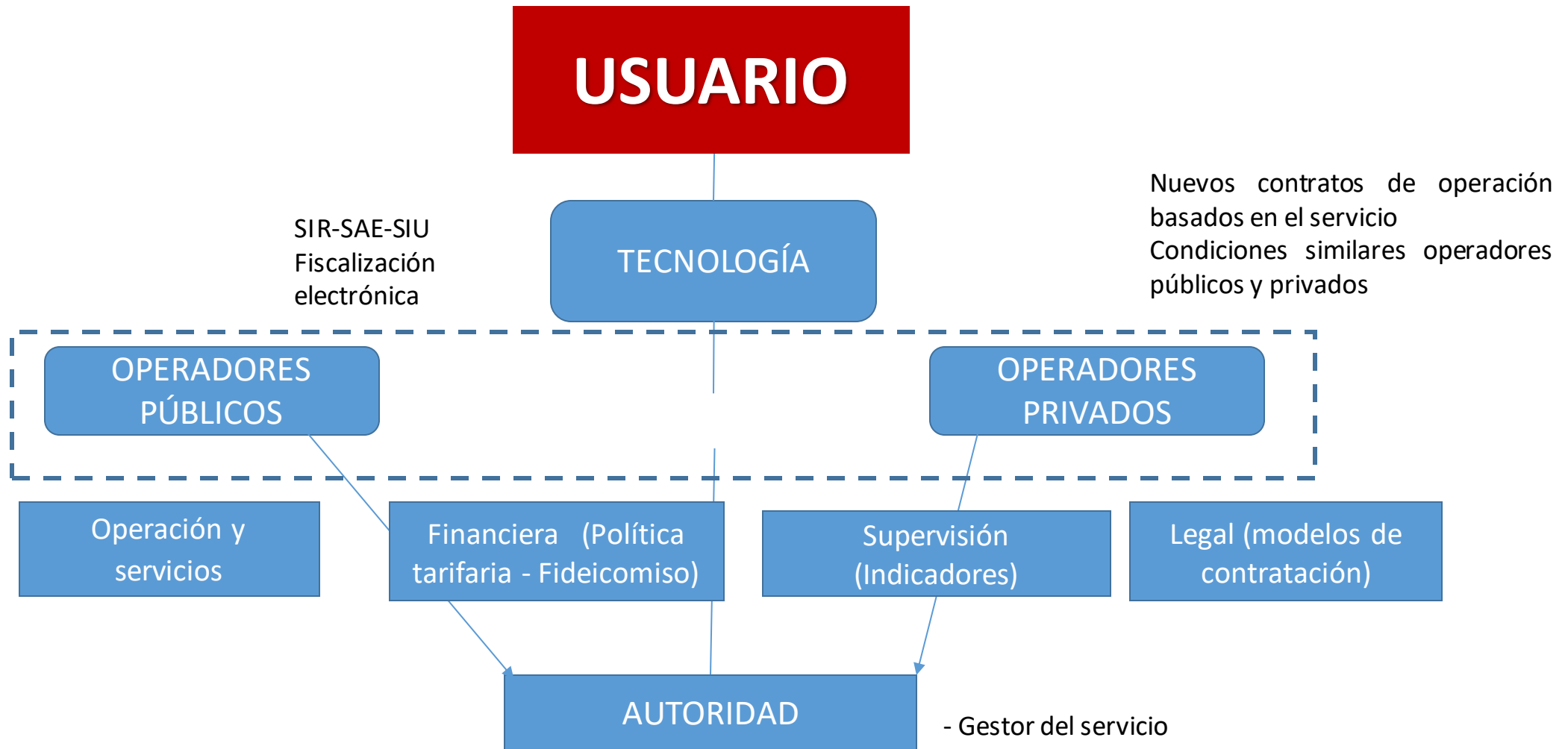
Abg. Damaris Ortiz Pasuy
**SECRETARIA GENERAL DEL
CONCEJO METROPOLITANO
DE QUITO (E)**

REGISTRO ASISTENCIA – RESUMEN DE SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1	
Omar Cevallos Patiño	1	
Mónica Sandoval Campoverde	1	
Analía Ledesma García	1	
Eduardo del Pozo Fierro	1	
TOTAL	5	0

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	Pamela Albuja	SCSC	2020-12-30	
Revisado por:	Samuel Byun	PSGC (S)	2020-12-30	

ANEXO 1





● **PRINCIPIOS DEL MODELO DE GESTIÓN BASADO EN EL SERVICIO**

TABLA DE CONTENIDOS

OPERACIÓN Y SERVICIOS

- COMPONENTES DEL SERVICIO METRO
- ESTRUCTURACIÓN DE SERVICIOS - DEMANDA
- PLAN OPERACIONAL: FLOTA, HORARIO, INTERVALOS
- VALORACIÓN DE LA PRODUCCIÓN DEL SERVICIO
- CONDICIONES DE OPERACIÓN DE LA RED DE SUPERFICIE

SUPERVISIÓN

- INDICADORES DE CALIDAD

ESTRUCTURA FINANCIERA

- POLÍTICA TARIFARIA
- COSTOS DEL SERVICIO
- ESTRUCTURA TARIFARIA
- MODELO ASOCIATIVO
- DISTRIBUCIÓN DE RIESGOS Y ANÁLISIS FINANCIERO
- MODELO DE NEGOCIO

ESTRUCTURA LEGAL

- MARCO REGULATORIO
- RÉGIMEN APLIABLE - CAPACIDAD ASOCIATIVA
- ALIANZA ESTRATÉGICA

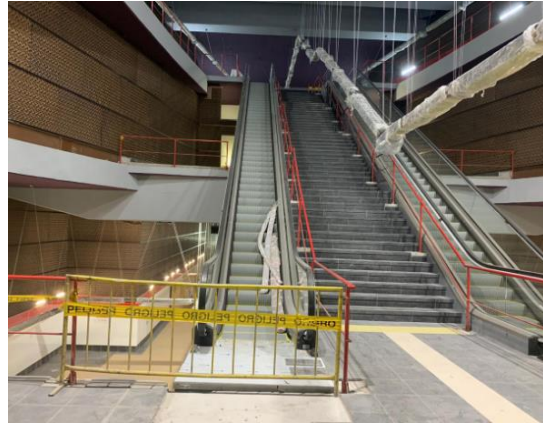
CONCLUSIONES

OPERACIÓN Y SERVICIOS



INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO

- 23 Km de túnel
- 15 estaciones
- Talleres y cocheras
- 13 subsistemas
- 18 trenes



PLAN OPERACIONAL

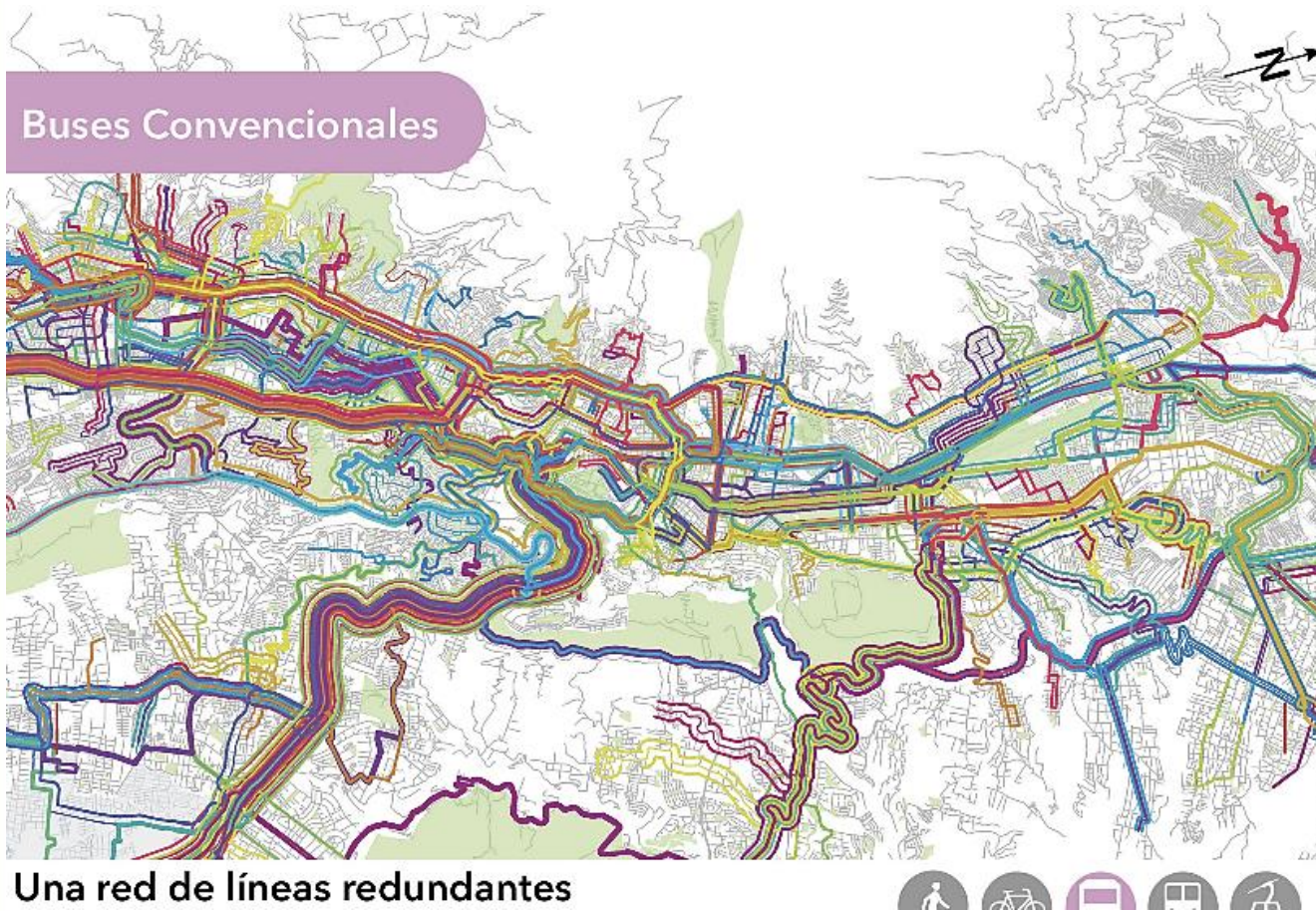
COMPONENTES:

- Operación
- Mantenimiento
- Atención al cliente
- Gestión de la información
- Recaudo
- Comercialización
- Control y seguimiento de la operación



PLAN OPERACIONAL

SITUACIÓN ACTUAL DEL SISTEMA TRANSPORTE PÚBLICO DMQ



- Redundancia de rutas (75%)
- Congestión de vías
- Carencia de servicios complementarios TP
- Precaria institucionalidad de operadoras
- Incumplimientos de contratos e indicadores de calidad
- Déficit de oferta de servicios TP
- Aumento transporte informal

● **PLAN OPERACIONAL**

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS PARA LA REESTRUCTURACIÓN DE RUTAS

- No se permitirá la competencia entre subsistemas
- Disminuir recorridos de las rutas convencionales
- Barrios altos orientales y occidentales serán atendidos por rutas transversales
- Incorporación de tecnología amigable con el medio ambiente en las unidades de transporte público
- Incorporación de sistemas electrónicos de apoyo a la operación y para la gestión del recaudo
- Subsistema de alimentación como servicio complementario de todas las troncales del SITP-DMQ
- Subsistema Convencional Combinado con integración física (servicios Valles Metropolitanos)
- Control de servicios informales en el servicio urbano con rutas inter e intraprovinciales

● PLAN OPERACIONAL

REESTRUCTURACIÓN DE RUTAS – FASES DE INTEGRACIÓN

Fase	Flota	Tipo de servicio	Flota	Año estimado
PRIMERA	Buses articulados	Troncal	151	2021
	Alimentadores	Alimentador y transversal	406	
	Buses expresos	Valle de Los Chillos y Tumbaco	163	
	Trenes	Troncal	16	
SEGUNDA	Buses articulados	Troncal	232	Hasta el año 2023
	Alimentadores	Alimentador y transversal	585	
	Trenes	Troncal	16	
TERCERA	Buses articulados	Troncal	250	Hasta el año 2025
	Alimentadores	Alimentador y transversal	2362	
	Trenes	Troncal	19	

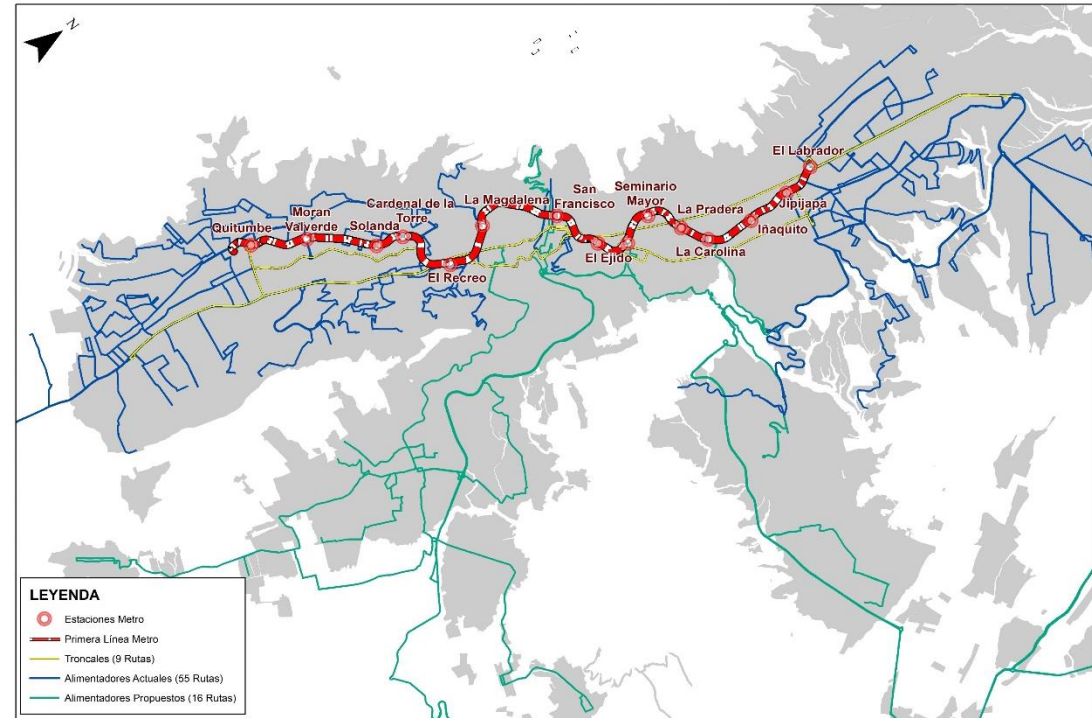


● **PLAN OPERACIONAL**

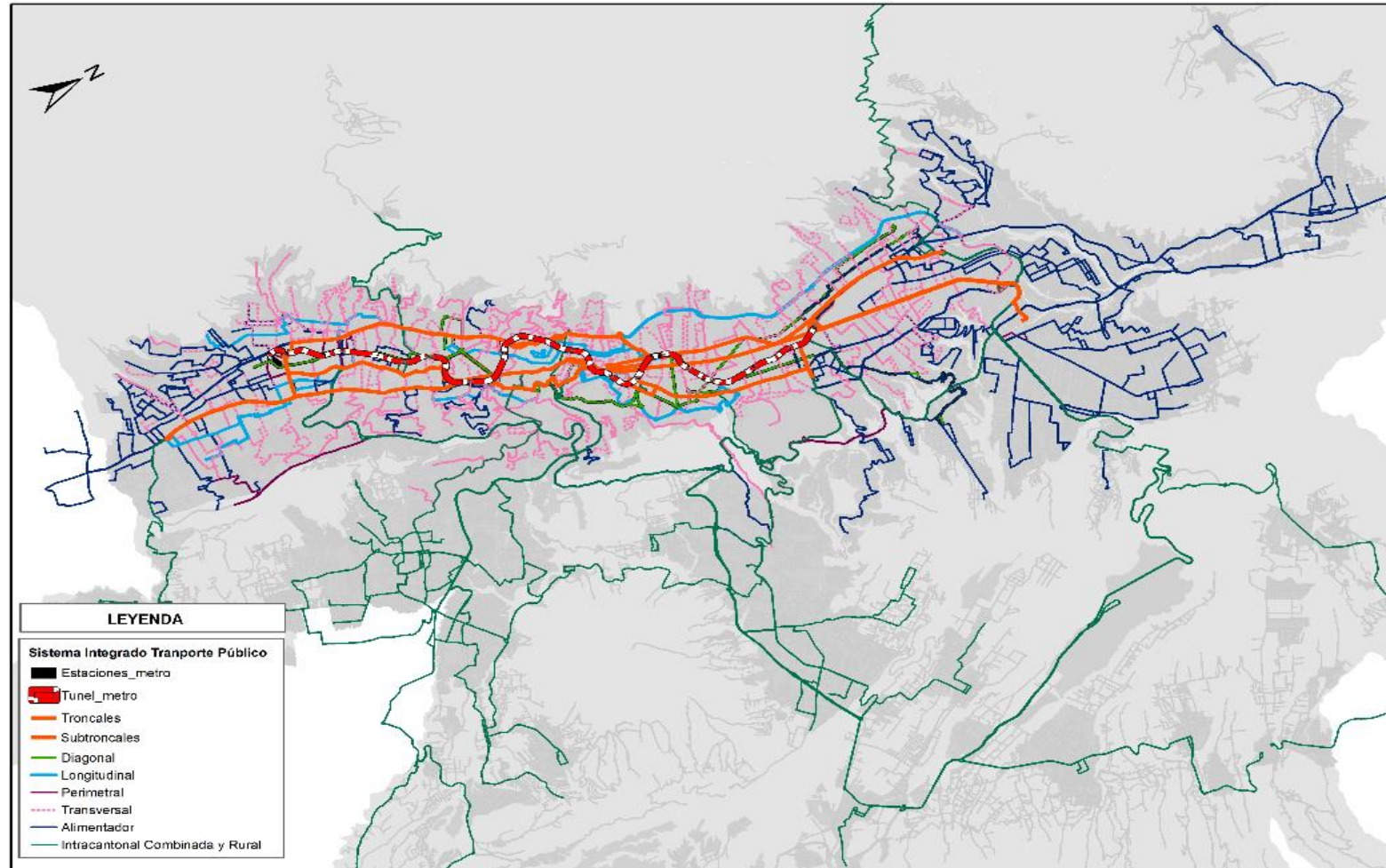
REESTRUCTURACIÓN RED TRANSPORTE - FASE 1 – AÑO 2021

Corredor	Circuito	Tipo de Servicio	Flota	Intervalo (minutos)
Central Trolebús	Labrador - Carcelén	Troncal	20	13
	Labrador – Ejido	Troncal	18	10
	T. Carcelén - P. Cuero y Caicedo	Troncal	10	8
	Quitumbe – Recreo	Troncal	10	5
	Recreo – Colón	Troncal	10	5
	Río Coca – Labrador	Integración	3	10
Oriental	T. Guamaní - Universidades	Troncal	26	5
	Quitumbe - Marín	Troncal	20	5
	Recreo Río Coca	Troncal	34	34
	TOTAL		151	

TIPO DE SERVICIO	Corredor	Flota
Troncal	Central Trolebús	71
	Oriental	80
	TOTAL, TRONCALES	151
Alimentadores		418
Expresos Valles		180
TOTAL		749



REESTRUCTURACIÓN RED TRANSPORTE - FASE III- AÑO 2021 2025



● **PLAN OPERACIONAL**

SERVICIOS (ACUMULADOS) A IMPLEMENTARSE - FASE III

TIPO DE SERVICIO	Corredor	Flota
Troncal	Central Trolebús	71
	Oriental	80
	Occidental	32
	Alonso de Angulo	18
	Central Norte	31
	TOTAL	232
Subtroncal	Amazonas	22
	Shyris	16
	Eloy Alfaro	27
	Mariscal Sucre Norte	32
	TOTAL	97
Servicios Diagonales		137
Servicios Longitudinales		104
Servicios Rutas Internas		19
Servicios Perimetrales		69
Servicios transversales		586
Servicios de alimentación		815
Servicios Intracantoniales combinados		466
Servicios de conexión expreso a los Valles	Valle de Los Chillos	39
	Valle de Tumbaco	52
Flota Total		2616

PLAN OPERACIONAL

PERFIL DE DEMANDA PARA EL PERÍODO DEL PROYECTO

RUBRO	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
Demanda Metro servicios expresos	20,000	20,800	21,632	22,065	22,506	22,956	23,415	23,883
Demanda Metro estaciones	131,087	133,709	136,383	139,111	141,893	144,731	147,625	150,578
Demanda integrada	114,209	125,630	175,882	204,023	234,626	239,319	244,105	248,987
DEMANDA TOTAL	265,296	280,139	333,897	365,198	399,025	407,006	415,146	423,449

RUBRO	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
Demanda diaria	265,296	280,139	333,897	365,198	399,025	407,006	415,146	423,449
Días Equivalentes	317	317	317	317	317	317	317	317
Demanda Total anual	84,098,832	88,803,949	105,845,278	115,767,820	126,490,963	129,020,782	131,601,197	134,233,221

PLAN OPERACIONAL

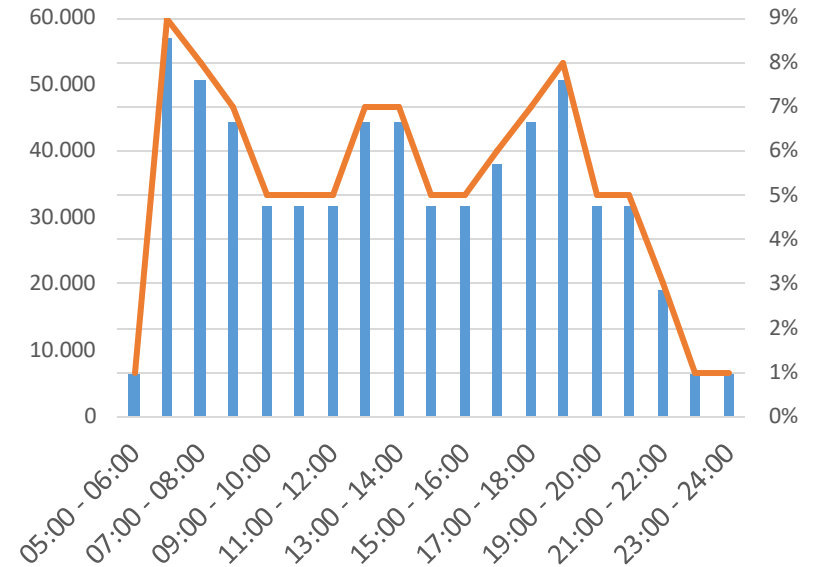
PARAMETROS GENERALES DEL PLAN OPERACIONAL

DATOS GENERALES

Kilómetros del Circuito	46	km
Días de servicio	365	Días
Días al año laborables	250	Días
Sábados año	52	Días
Días al año no laborables (domingos y festivos)	63	Días
Días Eventuales de Servicio	4	Días
Distancia del Ciclo	46	km
Tiempo de Recorrido	70	minutos
Porcentaje de Kilómetros operados al vacío	5%	

Horario de Servicio

Jornada	Inicio del Servicio	Fin del Servicio
Día Laborable	05:30	23:30
Día Sábado	06:00	22:00
Día No laborable	06:00	21:30



Categorización Horario

Día	Tipo de Hora	Hora Inicio	Hora Fin
Laborable	HL	05:30	06:00
	HPM	06:00	08:00
	HNS	08:00	19:00
	HV	19:00	23:30
Sábado	HNS	06:00	20:00
	HV	20:00	22:00
No laborable	HV	06:00	21:30
Días Eventuales		22:00	01:00

PLAN OPERACIONAL

DEMANDA HD - INTERVALOS - FLOTA TRENES

RESUMEN OFERTA Y DEMANDA								
Descripción	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8
Capacidad del Tren 6 pas/m2	800	1,107	1,107	1,107	1,107	1,107	1,107	1,107
Total trenes	18	18	18	18	20	20	20	20
Intervalo hora pico	4.5	4.5	4	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5
Número de Trenes Necesarios por Intervalo	16	16	16	17	19	19	19	19
Trenes de Reserva	2	2	2	1	1	1	1	1
	11%	11%	11%	15%	5%	5%	5%	5%
Índice de Renovación	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
Capacidad del Sistema Hora	16,630	23,026	23,026	24,465	27,343	27,343	27,343	27,343
Factor de crecimiento anual demanda promedio		1.05	1.15	1.07	1.06	1.02	1.02	1.02
Demanda Diaria	265,296	280,139	333,897	365,198	399,025	407,006	415,146	423,449
Factor hora pico	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%
Demanda Hora Pico	15,918	16,808	20,034	21,912	23,942	24,420	24,909	25,407
Diferencia capacidad y demanda	712	6,218	2,992	2,553	3,401	2,923	2,434	1,936

PLAN OPERACIONAL

PRODUCCIÓN ANUAL DE KILÓMETROS DE SERVICIO

RESUMEN KILÓMETROS OPERADOS									
Descripción	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	TOTAL
Km/ Días laborables	2,005,792	2,005,792	2,258,792	2,297,125	2,346,411	2,518,911	2,579,149	2,579,149	18,591,119
Km/ Días sabados	365,976	365,976	365,976	365,976	365,976	365,976	365,976	365,976	2,927,808
Km/Días no laborables	302,358	302,358	302,358	302,358	302,358	302,358	302,358	302,358	2,418,864
Km/Días eventuales	3,312	3,312	3,312	3,312	3,312	3,312	3,312	3,312	26,496
Km. comerciales	2,677,438	2,677,438	2,930,438	2,968,771	3,018,057	3,190,557	3,250,795	3,250,795	23,964,287
Km. vacío	133,872	133,872	146,522	148,439	150,903	159,528	162,540	162,540	1,198,214
Km. totales	2,811,310	2,811,310	3,076,960	3,117,210	3,168,960	3,350,085	3,413,335	3,413,335	25,162,501

PROGRAMACIÓN HORARIA DE INTERVALOS

					AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
Día	Tipo de Hora	Hora Inicio	Hora Fin	# Horas	Intervalo (min)	Intervalo (min)	Intervalo (min)	Intervalo (min)	Intervalo (min)	Intervalo (min)	Intervalo (min)	Intervalo (min)
Laborable	HL	5:30	6:00	0,50	10	10	10	10	10	9	8	8
	HPM	6:00	8:00	2	4,5	4,5	4,5	4	3,5	3,5	3,5	3,5
	HNS	8:00	19:00	11	6	6	5	5	5	4,5	4,5	4,5
	HV	19:00	23:30	4,5	8	8	8	8	8	8	7	7
Sábado	HNS	6:00	20:00	14	6	6	6	6	6	6	6	6
	HV	20:00	22:00	2	10	10	10	10	10	10	10	10
No laborable	HV	6:00	21:30	15,5	9	9	9	9	9	9	9	9
Días Eventuales		22:00	1:00	3	10	10	10	10	10	10	10	10

PLAN OPERACIONAL

CONDICIONES OPERATIVAS DE LA RED DE SUPERFICIE

- Eliminar competencia entre los servicios en superficie y con la PLMQ.
- Modificación de los contratos de operación con las operadoras.
- Servicios de alimentación utilizando buses con tecnología amigable con el ambiente.
- Definición del modelo de gestión del servicio de alimentación del SIT-DMQ.



NECESIDADES DE INFRAESTRUCTURA

Intervenciones en las estaciones

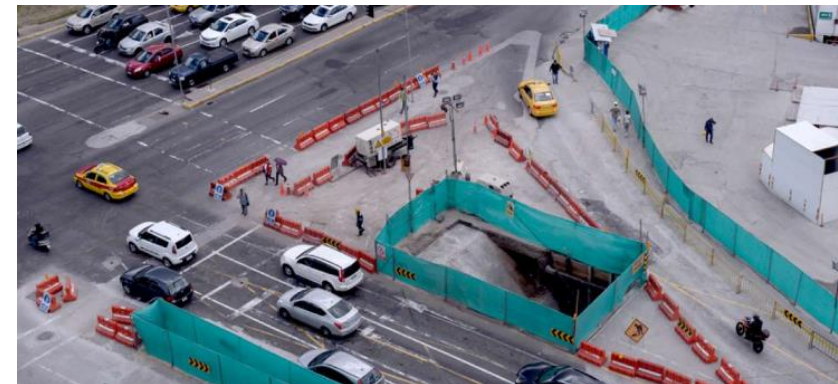
- Señalización, viseras en las paradas de las rutas alimentadoras.
- Señalización para circulación peatonal en las estaciones.
- Semaforización en ingreso y salida de las estaciones.
- Señalización y facilidades de maniobras de retorno de unidades para buses en el Parque de la Carolina (actual parqueadero frente a la Av. Eloy Alfaro) y, circulación de buses por el Túnel Guayasamín.
- Adecuar la parada en el actual estacionamiento del parque La Carolina junto a la Av. Eloy Alfaro y diseños arquitectónicos y de reformas geométricas para entrada y salida de buses.
- Adecuar la parada de buses en el parque El Arbolito: Av. Tarqui y 6 de Diciembre, siendo necesario efectuar los diseños arquitectónicos y de reformas geométricas.
- Plantear el plan de circulación peatonal de la Estación y la conexión con el Centro Comercial El Recreo
- Disminuir el número de buses tipo que operan dentro de la estación, se necesita recuperar espacios dentro y fuera de la Estación Quitumbe



● PLAN OPERACIONAL

REQUERIMIENTOS DE INFRAESTRUCTURA EN SUPERFICIE

- Corregir pisos de paradas del Corredor Nororiental Ecovía en el tramo Alameda – terminal Río Coca
- Intervención de seguridad vial en los exteriores de las 15 estaciones del Metro
- Mejorar accesibilidad peatonal y de los buses al viaducto 24 de Mayo, retorno en San Roque, a las estaciones Ejido y Carolina, etc.)



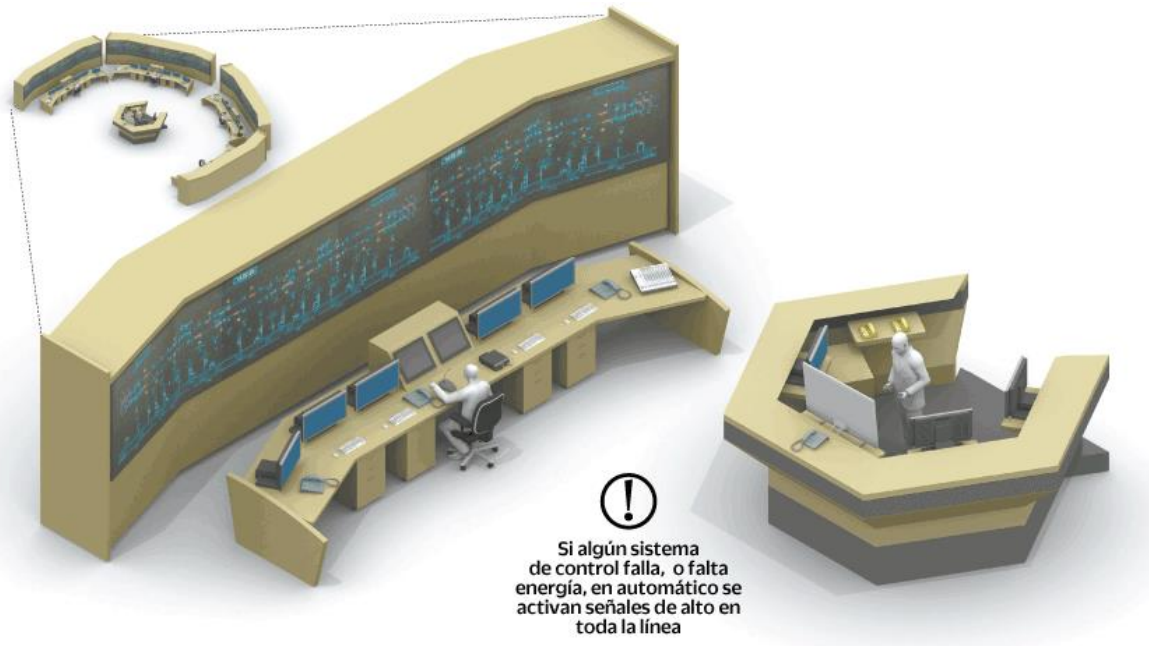
● **PLAN OPERACIONAL**

CARACTERÍSTICAS FUNCIONALES SISTEMA DE RECAUDO



- Sistema electrónico con medios de pago abiertos, permite la integración multisistemas.
- Procesos de conciliación y distribución con alta seguridad y eficiencia.
- Gestión de los recursos con base en el Fideicomiso Metro de Quito.

COMPONENTE – SEGURIDAD Y SERVICIO AL CLIENTE



Efectivo sistema de seguridad, con guardias y sistemas de video vigilancia

Enlace directo al Centro de Control Metropolitano y ECU911, Policía Nacional, Bomberos y Cruz Roja

Sistema de información a usuarios y de apoyo a la operación:

- Sistema centralizado de megafonía.
- Personal de servicio al cliente
- Señalética informativa dentro de todas las estaciones y trenes

PLAN OPERACIONAL

COMPONENTE - LIMPIEZA

Actividad relacionada con nivel de servicio

Componentes:

- Limpieza Ordinaria: ordinaria diaria, ordinaria programada y ordinaria en ruta.
- Limpieza General
- Limpieza Selectiva
- Limpieza Especial
- Otros Trabajos.



PLAN OPERACIONAL

SUPERVISIÓN



SISTEMA DE CALIDAD

KPI

- Establecimiento de Indicadores de Calidad Medibles

Control

- Control del Nivel de Servicio del Transporte Público
- Establece Sanciones por incumplimientos

Mejora Del Servicio

- Mejora el Servicio de Transporte Público

Incentivos

- Es atractivo para los usuarios

● **SUPERVISIÓN**

SISTEMA DE CALIDAD

ATRIBUTOS DE INDICADORES

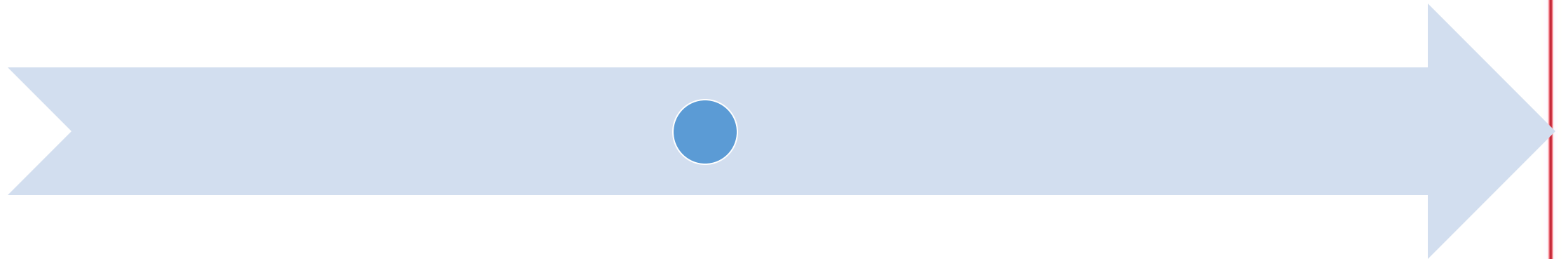
1. Disponibilidad de Flota
2. Disponibilidad de Infraestructura
3. Disponibilidad de Operación
4. Demanda
5. Eficiencia Energética
6. Incidencia Operación y Seguridad
7. Seguridad Usuarios
8. Seguridad Infraestructura
9. Equipo Rodante, telecomunicaciones, infraestructura
10. Limpieza

SUPERVISIÓN

INDICADORES

KPI	INDICADOR	FÓRMULA	REFERENCIA
Disponibilidad de Flota	Trenes Circulando en Hora Valle	Reporte de Número de Trenes que circulan en Hora Valle	Disponibilidad de Trenes mayor al 98%
	Trenes Circulando en Hora Pico	Reporte de Número de Trenes que circulan en Hora Pico	Disponibilidad de Trenes mayor al 98%
	Tiempo de Ingreso al sistema	Reporte del tiempo de ingreso al sistema	Valor establecido en el Contrato de Operación
	Tiempo de Viaje	Tiempo de viaje	Valor establecido
Disponibilidad de Infraestructura	Disponibilidad Ascensores	Tiempo de detención (min)/ tiempo total del servicio x cantidad de escaleras mecánicas existentes	Disponibilidad mayor al 95%
	Disponibilidad Escaleras	Tiempo de detención (min)/ tiempo total del servicio x cantidad de escaleras mecánicas existentes	Disponibilidad mayor al 97%
	Disponibilidad Distribuidoras	% Disponibilidad Distribuidoras	Disponibilidad mayor al 90%
	Disponibilidad de controles de acceso	% de Disponibilidad de controles de acceso	Disponibilidad mayor al 95%
Disponibilidad Operación	Kilómetros Totales Operados	Número de Kilómetros totales operados/ km programas	Disponibilidad de Trenes mayor al 99%

ESTRUCTURA FINANCIERA

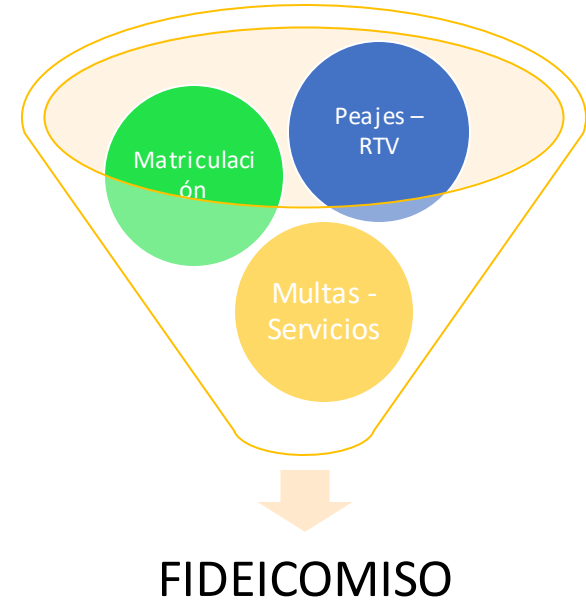


POLÍTICA TARIFARIA



NO debe superar el 15% del ingreso mensual familiar

- **COSTO DE SERVICIO** se revisa cada 2 años
- No significa cubrir la tarifa (se ajusta con Fondo Metropolitano)
- Cuando se acumula un déficit, se varia tarifa si el déficit es igual o mayor a 0,05 usd
- Este valor no puede superar el porcentaje de gasto fijado



ESTRUCTURA FINANCIERA

POLÍTICA TARIFARIA

GASTO EN MONO VIAJE			
CÁLCULO DE GASTO		TARIFA	GASTO
SALARIO BASICO	\$ 400,00		
DIAS DE VIAJE MES	24		
ETAPAS AL MES (2,2 VIAJES) COMPLETO	105,6	\$ 0,25	\$ 26,40
ETAPAS AL MES (2,2 VIAJES) REDUCIDO	105,6	\$ 0,12	\$ 12,67
			\$ 39,07
<u>PORCENTAJE GASTO</u>			<u>9,77%</u>

GASTO EN RED INTEGRADA			
CALCULO DE GASTO		TARIFA	GASTO
SALARIO BASICO	\$ 400,00		
DIAS DE VIAJE MES	24		
ETAPAS AL MES (1 VIAJE) COMPLETO	48	\$ 0,50	\$ 24,00
ETAPAS AL MES (1 VIAJE) REDUCIDO	48	\$ 0,25	\$ 12,00
			\$ 36,00
<u>PORCENTAJE GASTO</u>			<u>9,00%</u>

ESTRUCTURA FINANCIERA

POLÍTICA TARIFARIA

Techo tarifa al público (tarifa social)

- La diferencia entre la tarifa de los subsistemas de superficie y el Metro de Quito deberá ser máximo el 15%
- El costo por transferencia entre subsistemas no puede superar el 55% del valor de la tarifa del subsistema de superficie
- Se deberán generar incentivos a usuarios frecuentes por preventas, los valores que el sistema deje de recaudar por estos beneficios deberán ser cubiertos a través del Fondo Metropolitano de Movilidad



EJEMPLO DE BENEFICIOS DE PRECOMPRA				
VIAJES MES	PORCENTAJE	AHORRO	DISTRIBUCION	DEMANDA 25%
12	1%	\$ 0,06	5%	\$ 62.500,00
16	2%	\$ 0,16	5%	\$ 125.000,00
24	3%	\$ 0,36	5%	\$ 187.500,00
48	4%	\$ 0,96	5%	\$ 250.000,00
mas 48	5%	\$ 1,00	5%	\$ 312.500,00
INGRESO RED INTEGRADA		\$ 125.000.000,00	\$ 937.500,00	

ESTRUCTURA FINANCIERA

POLÍTICA TARIFARIA

Pago a operadores por costo del servicio (Km) e indicadores de calidad.

Administración de fondos a través de un fideicomiso.

Subsidios serán canalizados a usuarios y no al operador (integración tarifaria, media tarifa, etc.).

Nuevos contratos de operación para incorporar obligaciones y nuevas formas de pago al operador.

Equilibrar condiciones de cumplimiento de servicio a operadores públicos y privados.

Tecnología para supervisión y fiscalización.



● ESTRUCTURA FINANCIERA

COSTOS DEL SERVICIO

Descripción	Costo
Personal Operador	\$ 8,480,510.59
Software y licenciamiento	\$ 416,067.00
Energía de tracción	\$ 4,863,214.11
Energía auxiliar	\$ 2,528,750.00
Mtto Material Rodante	\$ 2,526,523.89
Mtto Infraestructura y Sistemas	\$ 3,124,577.17
Limpieza	\$ 1,711,344.00
Recaudo	\$ 1,680,100.00
Seguros Responsabilidad civil y Vandalismo	\$ 426,394.72
Seguros de Bienes	\$ 3,792,732.00
Seguridad Civil	\$ 2,919,240.00
Fiscalización y Gerencia Operacional	\$ 7,278,009.00
Gastos Generales	\$ 2,419,407.93
Adiestramiento y Capacitación	\$ 100,000.00
Plan de Manejo Ambiental	\$ 878,730
IVA	\$ 5,106,971.30
Total Anual	\$ 48,252,571.69

KILOMETROS ESTIMADOS DE OPERACIÓN AÑO 1		
Kms. días laborables semana	2'005.791,67	Km
Kms. días sábados	365.976	Km
Kms. días no laborables	302.358	Km
Kms. días eventuales	3.312	Km
Kms. Comerciales total año	2'677.437,67	Km
Kms. Vacío año	133.871.88	Km
Km totales	2'811.309,55	Km

COSTO POR KILÓMETRO DE OPERACIÓN SISTEMA METRO USD 17,16. Km

ESTRUCTURA FINANCIERA

ESQUEMA ESTRUCTURA TARIFARIA

SUBSISTEMA	EQUILIBRIO	ESCENARIO 1	ESCENARIO 2
	TARIFA	TARIFA	TARIFA
METROBÚS Q INTEGRADO AL METRO	\$0.35	\$0.35	\$0.35
METRO	\$0.56	\$0.50	\$0.40
INTEGRACION METRO - METROBÚS Q	\$0.35	\$0.20	\$0.20
INTEGRACION METROBUSQ - METRO	\$0.56	\$0.35	\$0.25
TARIFA INTEGRADA TOTAL	\$0.91	\$0.70	\$0.60
INGRESOS (PROMEDIO 5 AÑOS)	EQUILIBRIO	ESCENARIO 1	ESCENARIO 2
INGRESOS TARIFARIOS ANUALES	\$160,064,909.89	\$133,580,924.20	\$124,299.539
INGRESOS NO OPERACIONALES ANUALES	\$5,500,000.00	\$5,500,000.00	\$5,500,000.00
TOTAL INGRESOS	\$165,564,909.89	\$139,080,924.20	\$129.799.539
CUADRO RESUMEN (PROMEDIOS 5 AÑOS)	EQUILIBRIO	ESCENARIO 1	ESCENARIO 2
COSTOS	\$165,564,909.89	\$165,564,909.89	\$165,564,910
INGRESOS	\$165,564,909.89	\$139,080,924.20	\$129.799.539
COMPENSACIÓN ANUAL	\$0.00	\$26,483,985.70	\$35.765.371

VALOR TARIFA CONVENCIONAL USD 0,35

ESTRUCTURA FINANCIERA



MODELO ASOCIATIVO PARA IMPLEMENTACIÓN
PRIMERA LÍNEA METRO DE QUITO

Surge la pregunta: **¿DEBE EL ESTADO INTERVENIR EN LA ECONOMÍA DOTANDO BIENES Y SERVICIOS?**

En el análisis económico clásico y neoclásico sostiene que el estado debe intervenir en la economía, dotando de bienes y servicios, cuando se presenta el caso de un **“Bien Público”** y el fenómeno del **“Parasito”**.

Un bien público tiene dos características fundamentales:

- **No Exclusión**
- **No Rivalidad**

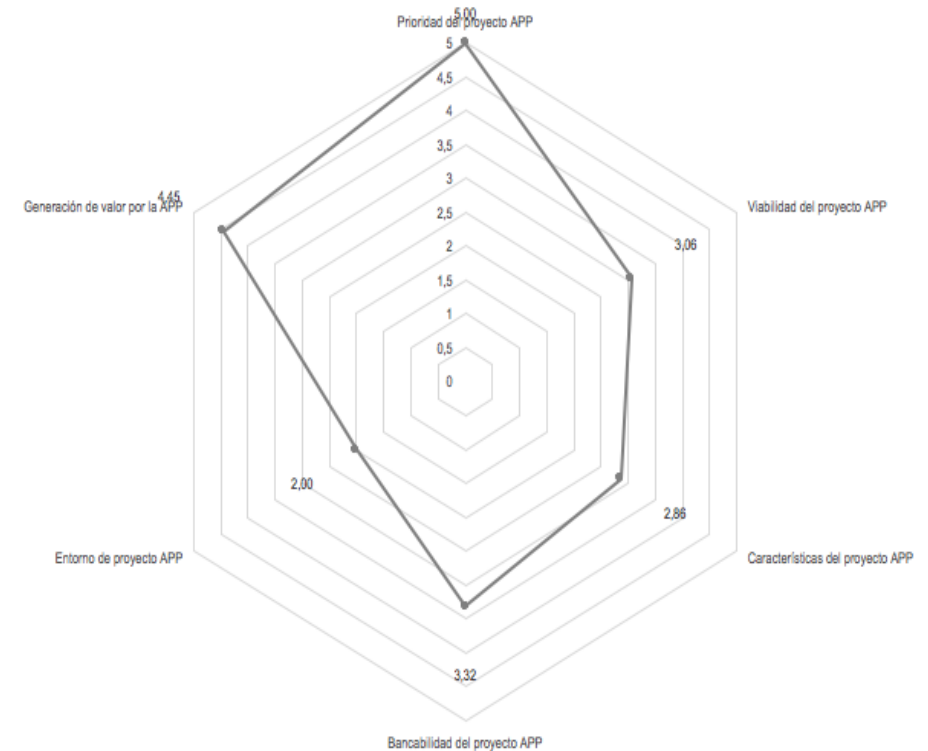
SECUENCIALIDAD



• **ESTRUCTURA FINANCIERA**

ÍNDICE ELEGIBILIDAD PLMQ

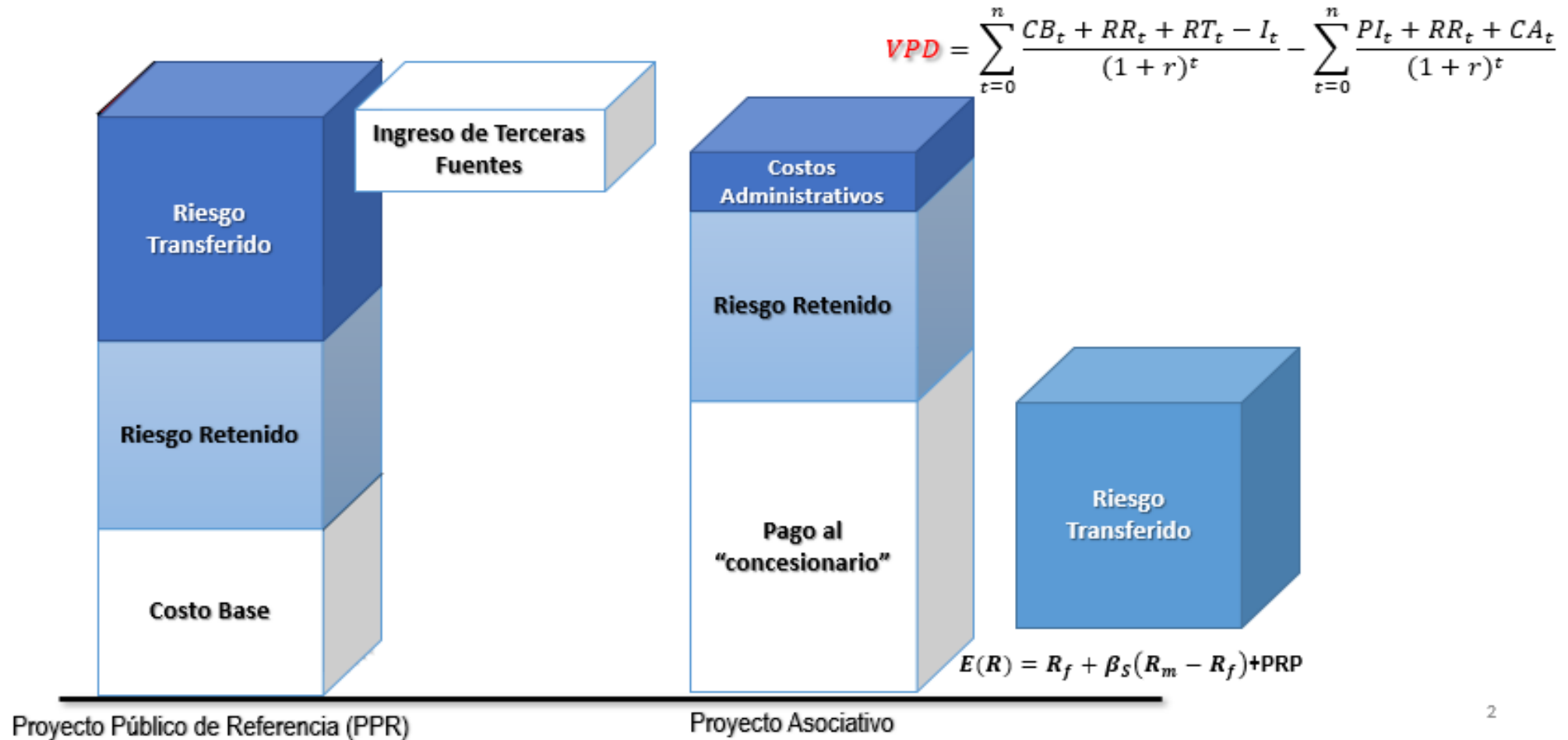
Índice Elegibilidad	3,47	Medio
Prioridad del proyecto AE	5,00	Alto
Viabilidad del proyecto AE	3,06	Medio
Características del proyecto AE	2,86	Medio
Bancabilidad del proyecto AE	3,32	Medio
Entorno de proyecto AE	2,00	Bajo
Generación de valor por la AE	4,45	Alto



Resultado	Valor del Índice	Interpretación
Bajo	1,0 – 2,39	La modalidad de Alianza Estratégica no se adapta al proyecto
Medio	2,4 – 3,4	La modalidad de Alianza Estratégica se adapta al proyecto de la situación actual, pero es necesario analizar la viabilidad de tomar las medidas de mitigación identificadas.
Alto	3,41 – 5,0	La modalidad de Alianza Estratégica se adapta al proyecto. Aplicar las medidas de mitigación identificadas.

ESTRUCTURA FINANCIERA

COMPARADOR PÚBLICO PRIVADO



• ESTRUCTURA FINANCIERA



DISTRIBUCIÓN DE RIESGOS Y
ANÁLISIS FINANCIERO

ETAPAS DEL ANÁLISIS DE RIESGOS PARA EL CPP

Identificación

Cuantificación y
Jerarquización

Valoración

Asignación

• **ESTRUCTURA FINANCIERA**

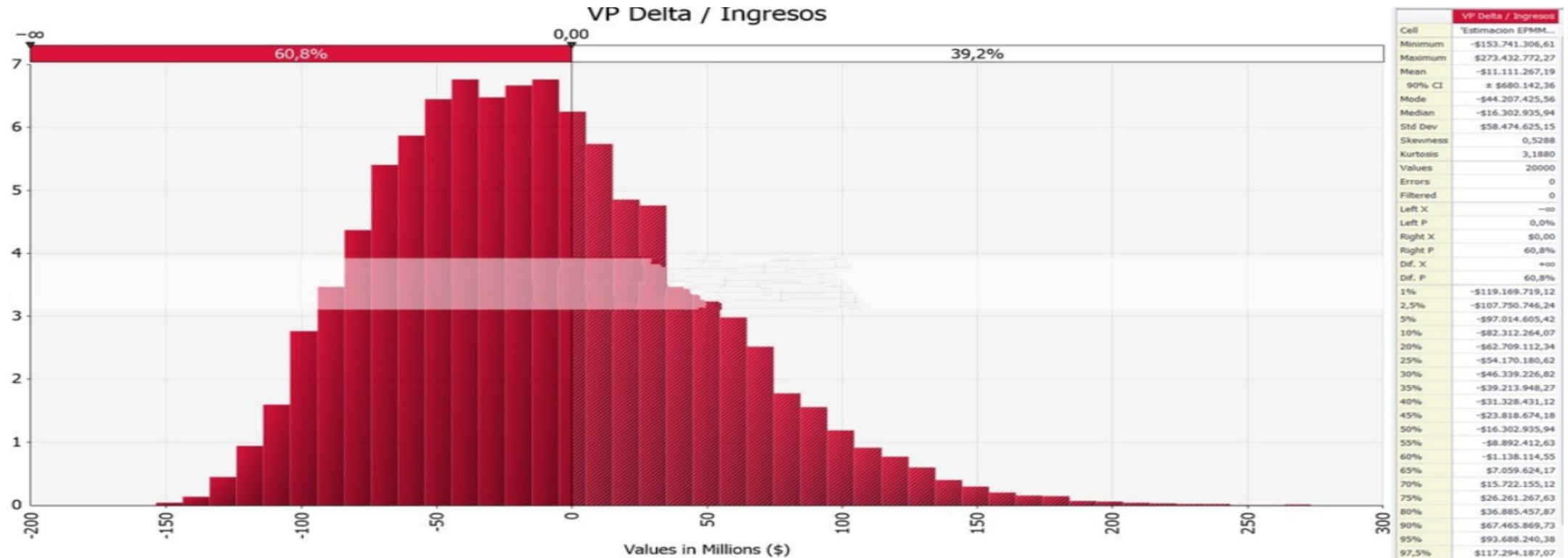
RISK MATRIX PLUS

METRO DE QUITO

RIESGO ESPECÍFICO	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	EFECTO PRINCIPAL	INTENSIDAD DE RIESGO			MECANISMOS DE MITIGACIÓN	PROBABILIDAD DE OCURRENCIA			ACTORES RESPONSABLES	ASIGNACIÓN	CRITERIOS DE ASIGNACIÓN
			Bajo riesgo	Riesgo mediano	Alto riesgo		Baja	Media	Alta			
RIESGOS DE IMPLEMENTACIÓN												
Riesgos de planeamiento del proceso licitatorio												
Riesgo en la calidad de participantes	El proceso de licitación sólo atrae a empresas de calidad no idónea para prestar los servicios de operación de la PLMQ, lo que implica que pueden ser solo observadores, estar poco interesados y no contar con las condiciones técnicas, logísticas y financieras adecuadas para desarrollar el contrato de alianza estratégica durante todo su horizonte.	El Consorcio/ Empresa operadora externa que opera el servicio PLMQ no es la más idónea. Puede ser que el Consorcio induja a un operador con poca experiencia en operar el servicio o en técnicas de mantenimiento.		X		La precalificación genera condiciones que definen que el perfil del participante sea un consorcio, donde uno de sus integrantes o los profesionales que lo conforman tienen experiencia en la operación y mantenimiento de sistema de transporte Metro por un número determinado de años.	Ö			EPMMQ		La EPMQ es la única responsable del diseño del proceso licitatorio. La elaboración de las bases de licitación, donde - entre otros - define los requisitos que deben cumplir los oferentes.
						Incorporación de barreras a la entrada, estableciendo requerimiento de boletas de garantía por participar en el proceso y presentación de estados financieros que acrediten solvencia patrimonial prolongada		Ö				

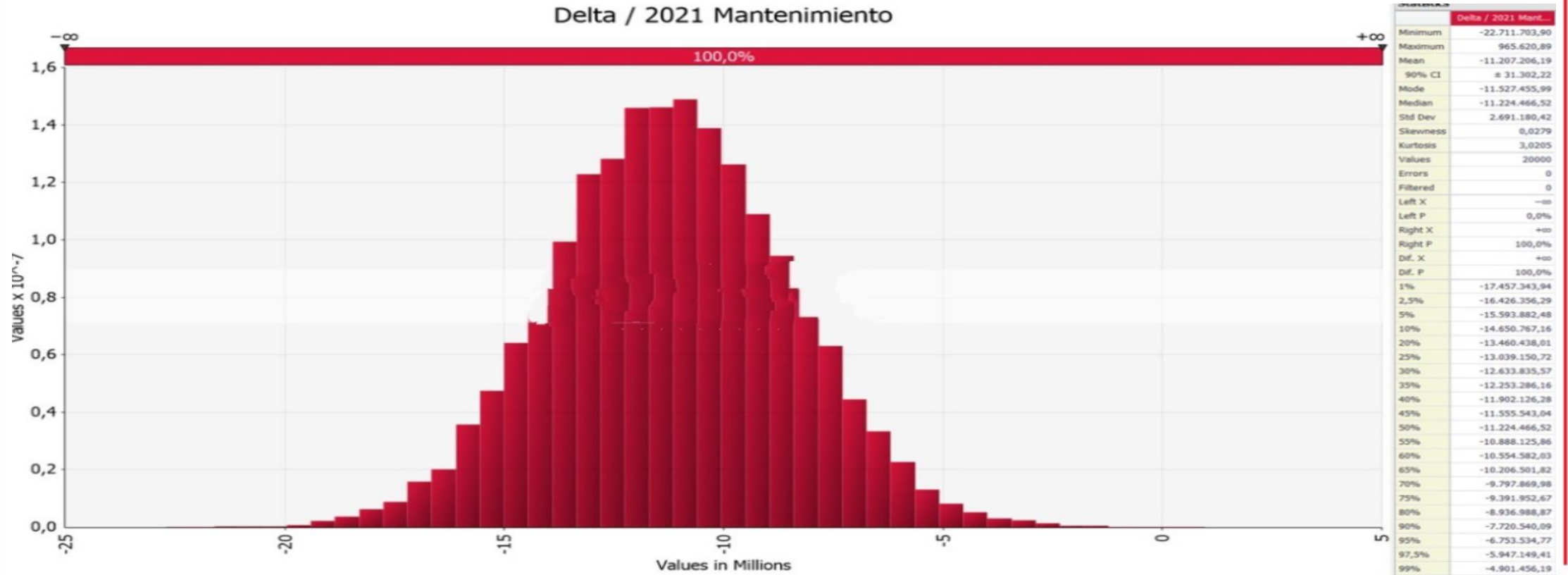


PROBABILIDAD DE VARIACIÓN DEL VP DE LOS INGRESOS EN LA OPERACIÓN PLMQ, POR VARIACIÓN EN LA TASA DE CRECIMIENTO DE LA DEMANDA EN EL HORIZONTE DEL PROYECTO



P%	Percentil 50%	Percentil 95%
60,8%	- \$ 16.325.935	- \$ 97.014.605
Riesgo	- \$ 9.926.168	- \$ 58.984.880

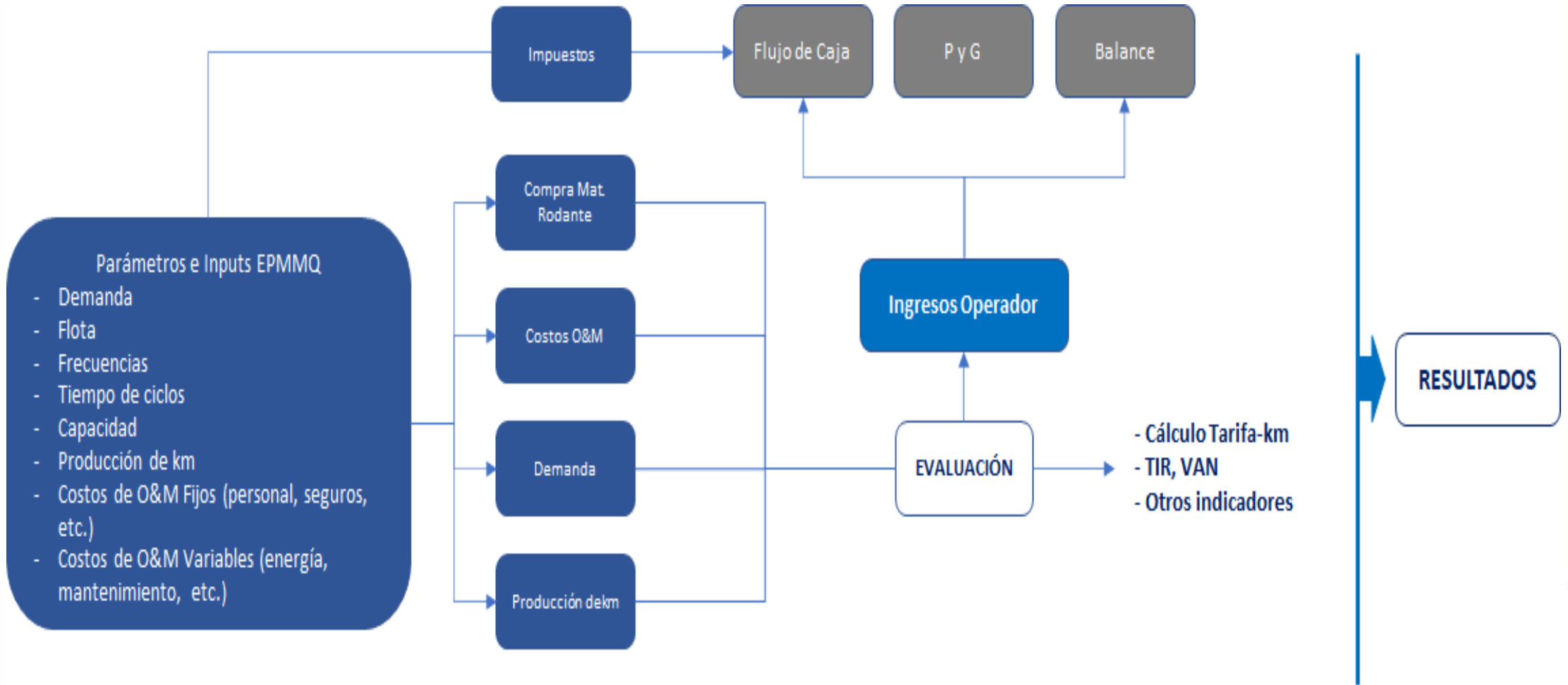
PROBABILIDAD DE VARIACIÓN DE LOS COSTOS DE MANTENIMIENTO DE LA PLMQ, DEBIDO AUMENTO DE PRECIOS EN EL HORIZONTE DEL PROYECTO



P%	Percentil 50%	Percentil 95%
87%	\$11.224.000	\$15.593.000
Riesgo	\$9.764.880	\$13.565.910

ESTRUCTURA FINANCIERA

ESTRUCTURA DEL MODELO FINANCIERO DE OPERACIÓN PLMQ



ESTRUCTURA FINANCIERA

COSTO PROMEDIO PONDERADO CAPITAL (WACC)

Componente	Valores
K_E nominal	16,84%
K/I promedio	73,49%
t	36,25%
K_D nominal	9,46%
D/I	26,51%
WACC nominal	13,98%

CORRIDA FINANCIERA PRELIMINAR (US MILLONES)

		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Total Costos	\$mm	-19,2	-41,5	-41,9	-43,2	-43,8	-44,4	-44,9	-46,1	-46,5
Fijos	\$mm	-14,2	-26,9	-27,2	-27,6	-27,9	-28,3	-28,6	-29,0	-29,3
Variables	\$mm	-5,0	-14,6	-14,7	-15,6	-15,9	-16,1	-16,2	-17,1	-17,2
Total Ingresos Operador	\$mm	19,2	44,1	44,1	48,3	48,9	49,7	49,8	53,5	53,5
Ingresos por Tarifa Km	\$mm	--	44,1	44,1	48,3	48,9	49,7	49,8	53,5	53,5
Pago Periodo PE	\$mm	19,2	--	--	--	--	--	--	--	--
Ingresos - Gastos	\$mm	0,0	2,7	2,3	5,1	5,2	5,4	5,0	7,5	7,1
Margen Operacional (Ebitda/Ingr.)	%	0,0%	6,1%	5,1%	10,6%	10,6%	10,8%	10,0%	14,1%	13,3%
FC Operador (Equity vs Distribuciones)	\$/mm	-5,9	-1,3	-0,6	0,0	1,3	3,0	1,6	2,3	10,1
VAN	0,0									
TIR Operador	14,0%									

ESTRUCTURA FINANCIERA

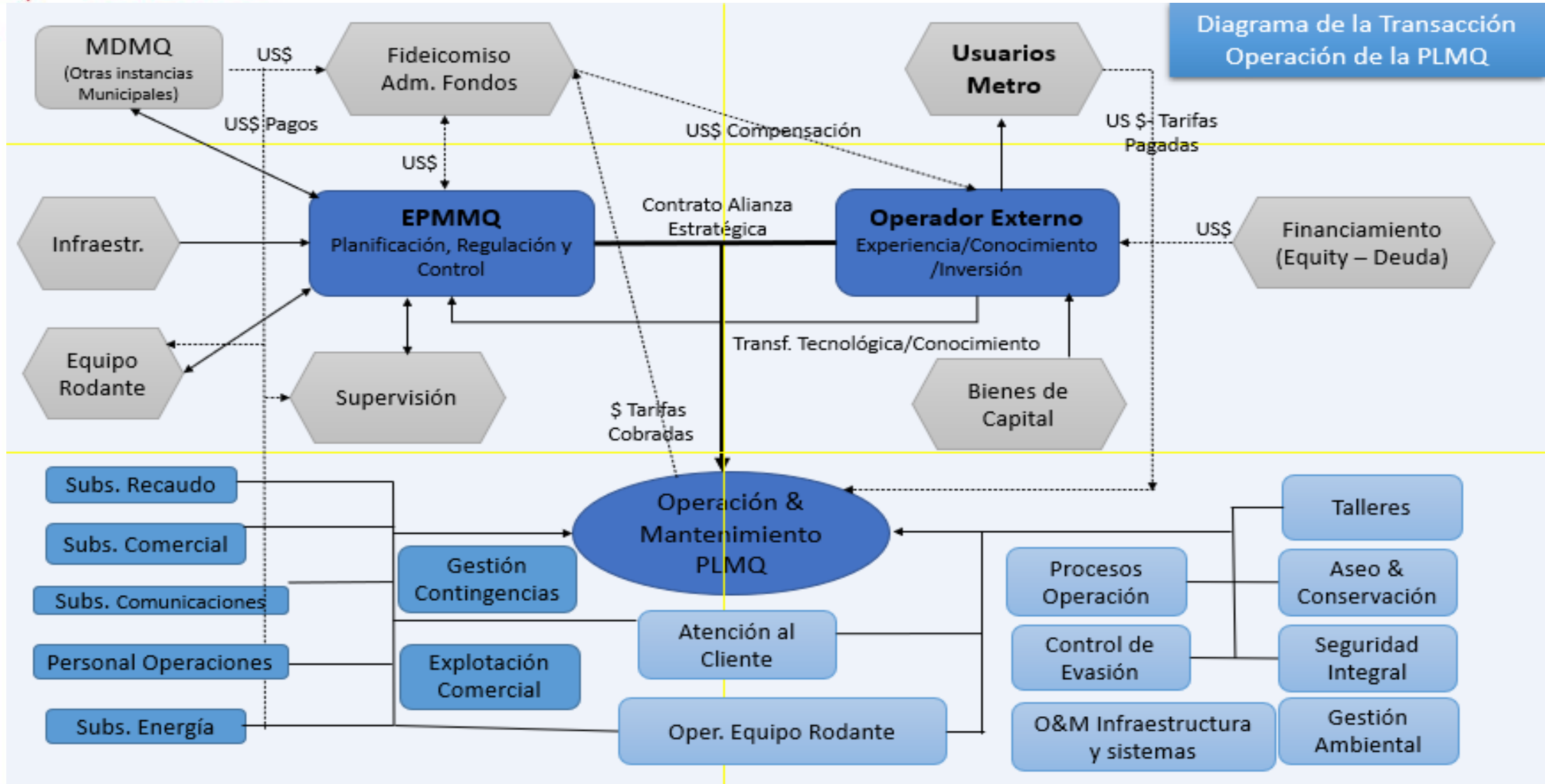


MODELO DE NEGOCIO

FACTORES	ESTATUS	COMENTARIOS
Marco Legal	Alianza Estratégica se sustenta en: CGE, Ley Empresas Públicas, COOTAD, Código Municipal, Reglamento Asociatividad EPMMQ	Reglamento Asociatividad EPMMQ, para aprobación del Directorio EPMMQ.
Plazo del Contrato	Plazo depende de período de recuperación de inversión Operador Externo y cambio tecnológico de activos	Se modela plazo de 8 años, con posible prórroga a 10 años.
Política Tarifaria	Sistema de tarifa integrada para la ciudad de Quito.	Se espera decisión de implementación por parte Consejo MDMQ
Demanda	Existe una demanda de base y su proyección, bajo supuesto de Primera Fase de Integración	Al momento se realizan simulaciones de la red para calibración de la demanda de viajes y su proyección
Esquema de Remuneración al Operador	Se elaboró un estudio multicriterio para elección. El estudio será presentado la próxima semana a la EPMMQ para su análisis y aprobación	Estudio multicriterio de selección (PJA), sustentado en 7 esquemas de remuneración y 6 criterios de selección. Ya existe una priorización de tres esquemas de remuneración que debe ser analizado y aprobado por las autoridades de la EPMMQ.
Niveles de Servicio	Se ha elaborado un sistema de Nivel de Servicio Global que se sustenta en cuatro dimensiones que controlan la calidad del servicio.	(1) Mantenimiento de la calidad de los Activos, (2) Disponibilidad-Funcionamiento PLMQ, (3) Aseo y Limpieza, y (4) Seguridad y Vigilancia”.
Frontera del modelo asociativo (Bundeling)	Está claramente identificado las responsabilidades de las partes con respecto a los subsistemas que componen e la operación de la PLMQ	La frontera tiene estrecha relación con la capacidad que tiene el operador externo para generar economías de escala y subaditividad de costos.

FACTORES	ESTATUS	COMENTARIOS
Análisis Integral de Riesgos	Al momento se ha identificado, calificado el impacto, determinado mecanismo de mitigación y asignado preliminarmente los riesgos	Aun es necesario jerarquizar, cuantificar y valorar para determinar riesgos basales. Se hará un tratamiento especial del riesgo de demanda.
Modelo Financiero	Esta elaborado el MF en su estructura, pero aun es necesario definir variables exógenas que son los inputs	Los supuestos y variables que alimentan al modelo aun debe ser aprobadas por EPMMQ
Fideicomiso Adm. Fondos y Bienes	Se está diseñando la estructura del fideicomiso para la administración de los fondos y bienes para la PLMQ	Próxima semana se entrega estructura preliminar para analizar y discutir con EPMMQ
Características mínimas requeridas para la selección del operador	Esto se determinó en el llamamiento a Expresiones de Interés (EOI)	Existen potenciales proponentes que han solicitado que se cambie las exigencias de las características mínimas requeridas para la selección del operador de la PLMQ. La EPMMQ está analizando esta solicitud.
Costo de Capital	Se llevó a cabo un estudio muy detallado para determinar el valor del costo del capital (CAPM) y el costo promedio ponderado del capital (WACC)	Dentro del esquema de Diálogos Competitivos con los potenciales proponentes se les ha solicitado que declaran su estructura de costo de capital.
Tramite de los Riegos Basales: Sobrecostos Operacionales y de Mantenimiento. Desviación de la Demanda base y su proyección	Se ha llevado adelante un análisis estocástico de los riesgos de: demanda, costos de operación y costos de mantenimiento.	La demanda presenta un alto riesgo de variabilidad de ingresos, de igual manera hay una alta probabilidad de incurrir en sobrecostos de mantenimiento.
Tarifa Técnica de Equilibrio	Con la corrida financiera base del modelo financiero, se ha determinado la tarifa técnica para lograr el equilibrio financiero de la operación de la PLMQ.	Esta tarifa técnica, al igual que la corrida del escenario base, debe ser analizado, aprobado o revisado por las autoridades EPMMQ.
Diagrama de Transacción	Esta elaborado el diagrama de la transacción de la operación del PLMQ	

Diagrama de la Transacción Operación de la PLMQ

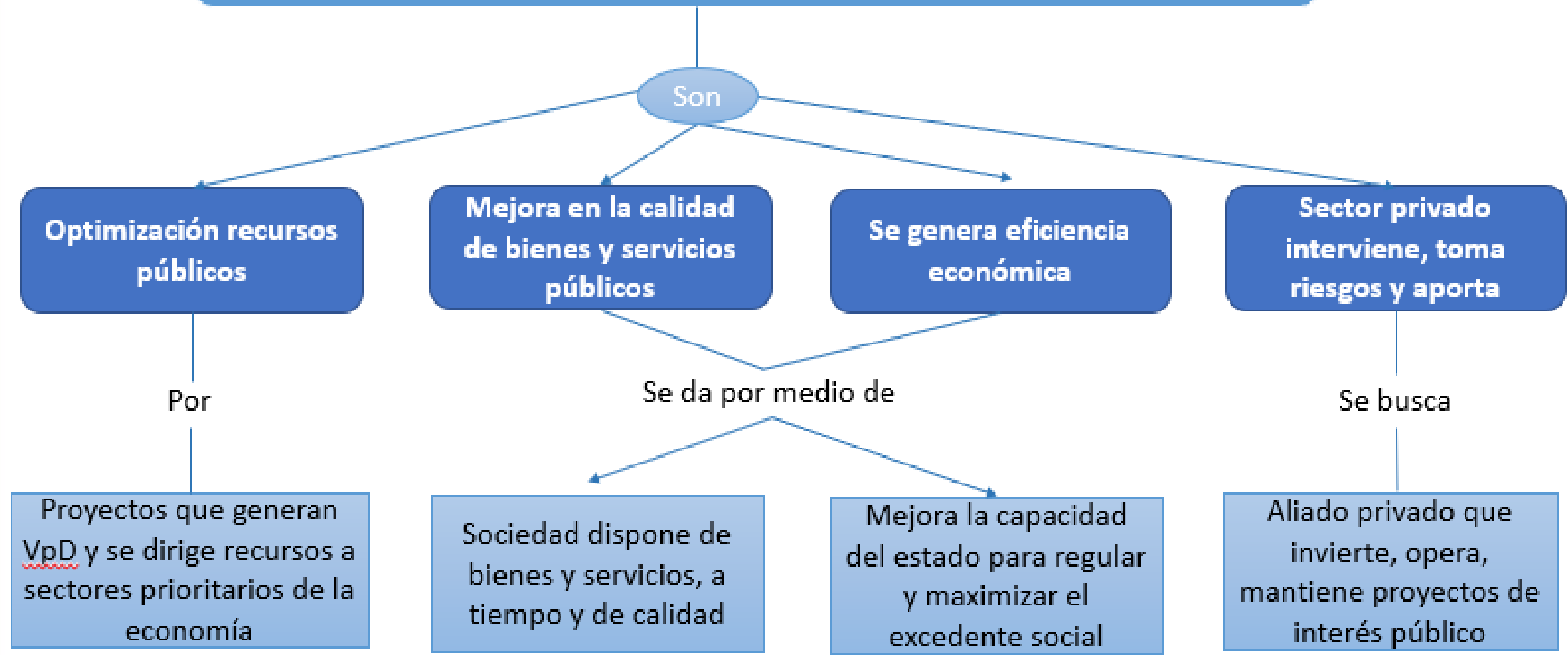


ESTRUCTURA FINANCIERA



CONCLUSIONES

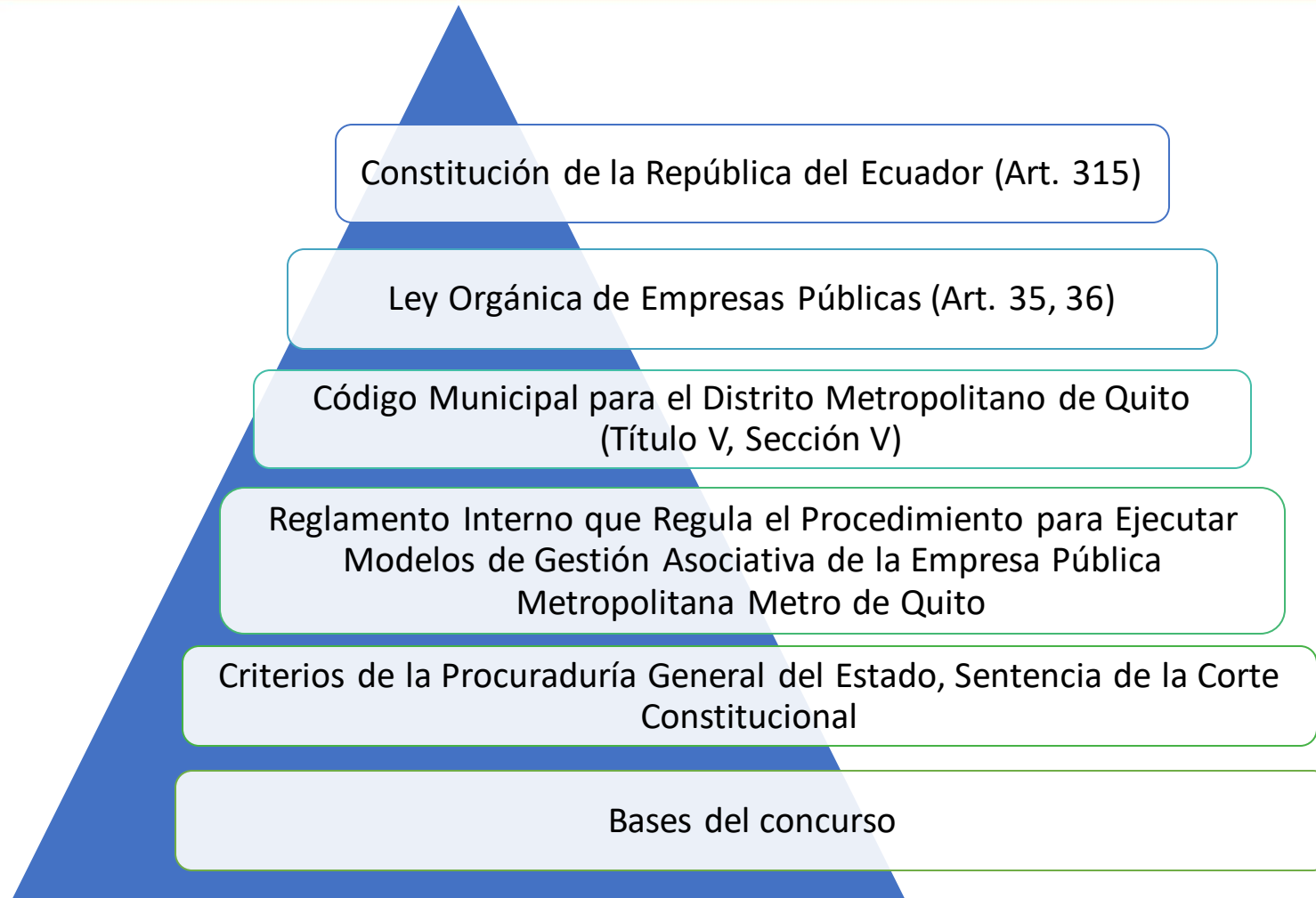
Beneficios que justifican los Modelos de Asociatividad



ESTRUCTURA FINANCIERA

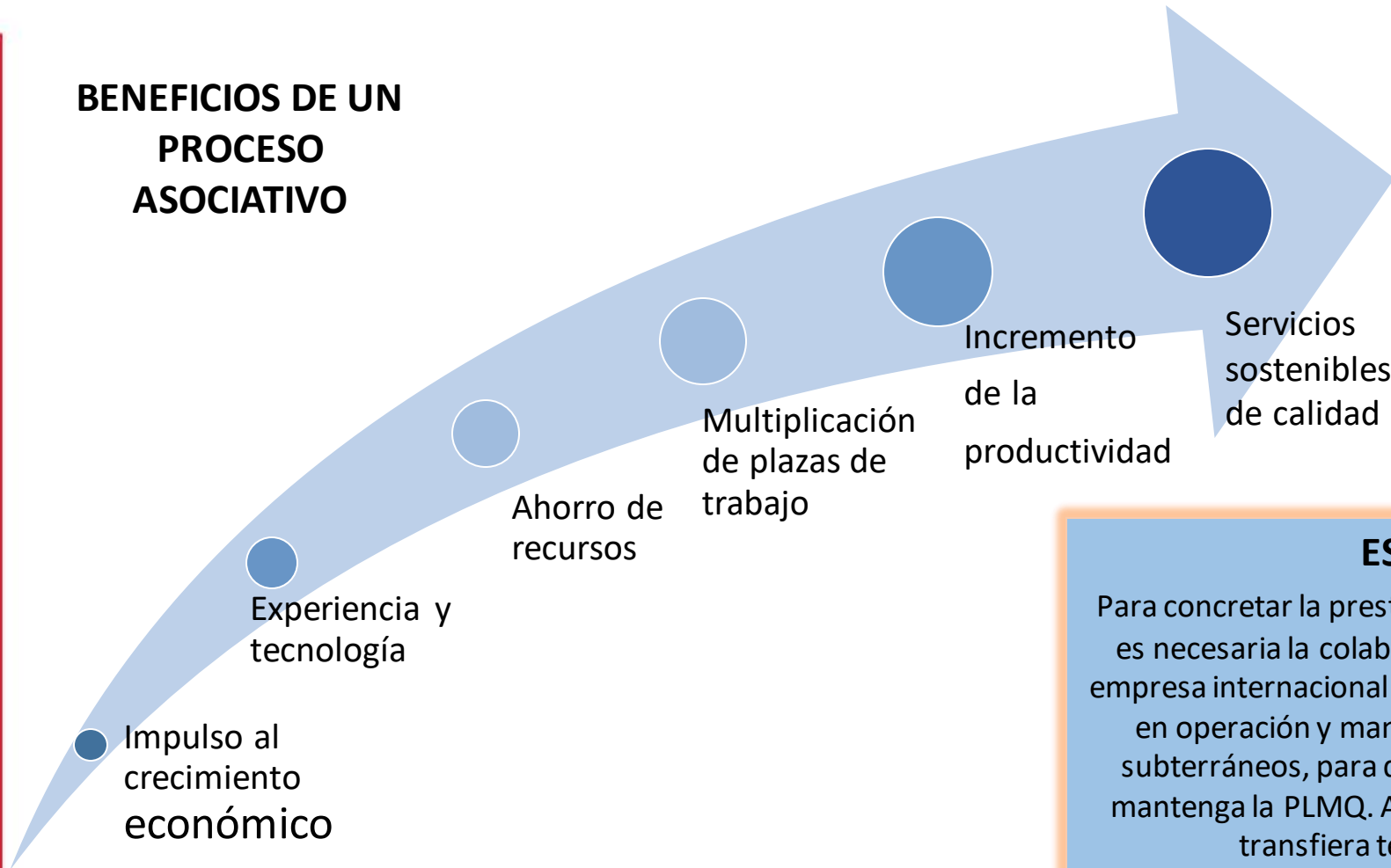
ESTRUCTURA LEGAL





MARCO REGULATORIO- ALIANZA ESTRATÉGICA EPMMQ

BENEFICIOS DE UN PROCESO ASOCIATIVO

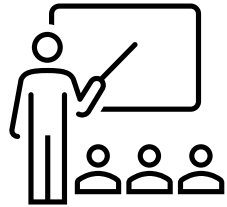


ESTRATEGIA

Para concretar la prestación de este servicio estratégico es necesaria la colaboración y/o participación de una empresa internacional pública o privada, con experiencia en operación y mantenimiento en sistemas metro subterráneos, para que de manera conjunta opere y mantenga la PLMQ. Adicionalmente que se capacite y transfiera tecnología a la EPMMQ.

● **RÉGIMEN APLICABLE – CAPACIDAD ASOCIATIVIDAD**

REQUERIRÁ



Contar con la comparecencia del Municipio en la AE (titular de bienes)

La EPMMQ opere el Sistema junto con su aliado estratégico

La EPMMQ no requiere porcentaje mayoritario

Aprobación del modelo asociativo de AE por el Directorio

Para AE con EP internacionales contar con un MOU

No implica pérdida de la identidad de la EPMMQ

Se regula por directrices del Directorio y el Contrato de AE

ALIANZA ESTRATÉGICA – MODELO ASOCIATIVO

CONCLUSIONES

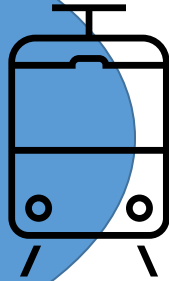


PROCEDIMIENTO



- Reglado por el Directorio y su contrato de AE
- Se excluyen de la LOSNCP
- Proceso ágil
- Porcentaje NO mayoritario
- Excepcionalidad con Empresas Públicas de la comunidad internacional

PRESENTACIÓN DEL SERVICIO



- No involucra delegación a un tercero
- Municipio participa como titular de los bienes
- EPMMQ administrador del contrato
- Operación conjunta con AE
- Comparten recursos, experiencias, riesgos y responsabilidades
- Aporta bienes, tecnología, recursos económicos, experiencia y conocimientos

CONCLUSIONES DEL MODELO ASOCIATIVO

Nuevo Modelo de Gestión:

- Calidad del servicio
- Política tarifaria
- Red integrada del transporte público
- Sistema integrado de recaudo

Prestación del servicio:

- Trabajo en conjunto para prestación del servicio Metro (EPMMQ y Gestor público o privado)
- Incremento de flota PLMQ para cubrir la demanda necesaria como inversión
- Medición de alta sensibilidad en la asignación de demanda de subsistemas (tarifas)
- Mejor y más eficaz control por parte del sector público
- Destrucción del ciclo vicioso de los Bienes Públicos y del transporte Urbano

CONCLUSIONES

CRONOGRAMA PARA LA SELECCIÓN DEL OPERADOR DE LA PLMQ

CRONOGRAMA PARA LA SELECCIÓN DEL OPERADOR ALIADO			
PROCESOS - ACTIVIDADES	DURACIÓN (DÍAS)	COMIENZO	FIN
SELECCIÓN DEL OPERADOR (ALIADO)		2 - mar - 20	24 - sep - 20
Fase preparatoria	30	4 - may - 20	3 - jun - 20
Estudios técnicos	90	2 - mar - 20	31 - may - 20
Informes de viabilidad y aprobación del proyecto asociativo	25	31 - may - 20	25 - jun - 20
Fase precontractual (LANZAMIENTO)	21	25 - jun - 20	16 - jul - 20
Preparación y presentación de ofertas	30	16 - jul - 20	15 - ago - 20
Calificación de ofertas	10	15 - ago - 20	25 - ago - 20
Negociación y suscripción del contrato	30	25 - ago - 20	24 - sep - 20

● **PLAN OPERACIONAL**



ANEXO 2

Oficio Nro. GADDMQ-DMF-2020-0515-O

Quito, D.M., 29 de junio de 2020

Asunto: Solicitud informe financiero proyecto de ordenanza Revisión Técnica Vehicular

Señor Doctor
Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo
Concejal Metropolitano
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

ANTECEDENTES:

Mediante Oficio No. GADDMQ-DC-SMGI-2020-0287, mediante el cual solicita se remita un informe sobre el proyecto de “*Ordenanza Metropolitana Reformativa del Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito, que incorpora una disposición transitoria al Capítulo XI De la tasa por el servicio público de revisión técnica vehicular, del Título IV De las tasas, del Libro III.5 Del Presupuesto, Finanzas y Tributación*”.

ANÁLISIS:

Una vez revisada la información de los años 2017 al 2020 en el sistema financiero SAP-SIPARI, respecto a la ejecución de las asignaciones en el presupuesto de la Agencia Metropolitana de Tránsito, para el servicio de Revisión Técnica Vehicular, realizados por las operadoras DALTON e ITLS se presenta el siguiente detalle:

Año	Codificado	Comprometido	Devengado	%Devg.
2017	8,026,550.50	8,026,550.50	8,000,205.16	100%
2018	11,079,425.53	11,019,032.93	9,322,953.76	84%
2019	10,544,018.91	8,062,640.28	8,060,158.31	76%
2020	5,108,800.46	1,889,223.64	1,871,190.45	37%
Total general	34,758,795.40	28,997,447.35	27,254,507.68	78%

En cuanto a los ingresos la recaudación del 2020 de acuerdo a los datos proporcionados por el departamento de Tesorería, por concepto de Revisión Técnica Vehicular es la

Oficio Nro. GADDMQ-DMF-2020-0515-O

Quito, D.M., 29 de junio de 2020

siguiente:

Mes	Recaudado
Enero	1,073,293.89
Febrero	1,877,439.92
Marzo	885,763.95
Abril	44,443.19
Mayo	106,598.89
Total general	3,987,539.84
Fuente: Departamento de Tesorería	

CONCLUSIÓN:

A fin de cumplir con el requerimiento del señor Concejal Metropolitano, se solicitó con oficio Nro. GADDMQ-DMF-2020-0508-O del 27 de junio de 2020, a la Agencia Metropolitana de Tránsito, remita información detallada que permita el análisis correspondiente, sin embargo no se ha obtenido respuesta, es por eso que se presenta en resumen datos que la Dirección Metropolitana Financiera posee.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Ing. Diana Vanessa Eras Herrera
DIRECTORA METROPOLITANA FINANCIERA (E)

Referencias:
- GADDMQ-DC-SMGI-2020-0287-

Anexos:
- Proyecto de ordenanza reformativa - Revisión Técnica Vehicular.pdf

Oficio Nro. GADDMQ-DMF-2020-0515-O

Quito, D.M., 29 de junio de 2020

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Yadira Patricia Carrera Carrera	YPCC	DMF-P	2020-06-29	
Aprobado por: Diana Vanessa Eras Herrera	dveh	DMF	2020-06-29	

ANEXO 3

ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, QUE INCORPORA UNA DISPOSICIÓN TRANSITORIA AL CAPÍTULO XI DE LA TASA POR EL SERVICIO PÚBLICO DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR DEL TÍTULO IV DE LAS TASAS DEL LIBRO III.5 DEL PRESUPUESTO, FINANZAS Y TRIBUTACIÓN							
TEXTO ORIGINAL	PROPONENTE	OBSERVACIONES				AMT	TEXTO MODIFICADO
		SI/NO	PROCURADURÍA METROPOLITANA	SI/NO	SI/NO		
En cuanto a la provincia de Pichincha, según datos publicados al 23 de junio de 2020 (...)	En cuanto a la provincia de Pichincha, según datos publicados al 22 de junio de 2020 (...)	SI					En cuanto a la provincia de Pichincha, según datos publicados al 22 de junio de 2020 (...)
En virtud de la declaratoria de emergencia sanitaria, a través de Decretos Ejecutivos Nos. 1017 de 16 de marzo de 2020, 1052 de 15 de mayo de 2020 y 1074 de 15 de junio de 2020, el Presidente de la República declaró en estado de emergencia grave a todo el territorio del Distrito Metropolitano de Quito y dispuso la adopción de varias medidas para prevenir el contagio del coronavirus, principalmente enfocadas en la restricción social, como una acción ineludible para contener la propagación de esta enfermedad, suspendiendo el ejercicio de los derechos a la libertad de tránsito y a la libertad de asociación y reunión, el cual, conforme el último decreto presidencial tiene una vigencia de sesenta días.	En virtud de la declaratoria de emergencia sanitaria, a través de Decretos Ejecutivos Nos. 1017 de 16 de marzo de 2020, 1052 de 15 de mayo de 2020 y 1074 de 15 de junio de 2020, el Presidente de la República decretó el estado de excepción en todo el territorio nacional, el cual, conforme el último decreto presidencial tiene una vigencia de sesenta días.	SI					En virtud de la declaratoria de emergencia sanitaria, a través de Decretos Ejecutivos Nos. 1017 de 16 de marzo de 2020, 1052 de 15 de mayo de 2020 y 1074 de 15 de junio de 2020, el Presidente de la República decretó el estado de excepción en todo el territorio nacional, el cual, conforme el último decreto presidencial tiene una vigencia de sesenta días.
Que, el artículo 307 de la LOTTTSV (...)			Que, el artículo 307 del Reglamento a la LOTTTSV (...)	SI			Que, el artículo 307 del Reglamento a la LOTTTSV (...)
Que, según el artículo 308 de la LOTTTSV (...)			Que, según el artículo 308 del Reglamento a la LOTTTSV (...)	SI			Que, según el artículo 308 del Reglamento a la LOTTTSV (...)
ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, QUE INCORPORA UNA DISPOSICIÓN TRANSITORIA AL CAPÍTULO XI DE LA TASA POR EL SERVICIO PÚBLICO DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR DEL TÍTULO IV DE LAS TASAS DEL LIBRO III.5 DEL PRESUPUESTO, FINANZAS Y TRIBUTACIÓN			ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO RELACIONADA CON EL SERVICIO PÚBLICO DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR	SI			ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO RELACIONADA CON EL SERVICIO PÚBLICO DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR
			Artículo único. - Incorpórese al Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, una disposición transitoria que se refiere al servicio público de revisión técnica vehicular, al tenor del siguiente texto:	SI			Artículo único. - Incorpórese al Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, una disposición transitoria que se refiere al servicio público de revisión técnica vehicular, al tenor del siguiente texto:
"Disposición Transitoria Única. - Para el caso de vehículos particulares, el certificado de aprobación de la revisión técnica vehicular del año 2019 emitido por los centros de revisión autorizados, gozarán de validez prorrogada para el año 2020 y, como tal, servirá de instrumento habilitante para la matriculación vehicular. La Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dentro del proceso de matriculación, será responsable de la revisión de la legalidad de la propiedad o tenencia, según lo previsto en el art. IV.3.138 del Código Municipal.	"Disposición Transitoria XX. -		"Disposición Transitoria Única. - Para el caso de vehículos particulares, el certificado de aprobación de la revisión técnica vehicular del año 2019 emitido por los centros de revisión autorizados, gozarán de validez prorrogada para el año 2020 y, como tal, servirá de instrumento habilitante para la matriculación vehicular. La Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dentro del proceso de matriculación, será responsable de la revisión de la legalidad de la propiedad o tenencia, según lo previsto en el régimen jurídico aplicable.	SI		NO Considerando que el hecho generador de la tasa constituye el acceso efectivo al servicio público de RTV que el MDMQ presta. El proyecto de ordenanza no propone una exoneración. La referencia al "impuesto al rodaje" se acoge en términos generales.	"Disposición Transitoria XX. - Para el caso de vehículos particulares, el certificado de aprobación de la revisión técnica vehicular del año 2019 emitido por los centros de revisión autorizados, gozarán de validez prorrogada para el año 2020 y, como tal, servirá de instrumento habilitante para la matriculación vehicular. La Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dentro del proceso de matriculación, será responsable de la revisión de la legalidad de la propiedad o tenencia y del pago de los demás rubros que componen la matriculación vehicular, según lo previsto en el régimen jurídico aplicable.
Si se hubiere cancelado la tasa correspondiente a la revisión técnica vehicular del año 2020 pero no se hubiere recibido el servicio, el comprobante de pago será válido como requisito para la matriculación del presente ejercicio fiscal y para la prestación del servicio de revisión técnica vehicular del año 2021.			Si se hubiere cancelado la tasa correspondiente a la revisión técnica vehicular del año 2020 pero no se hubiere recibido el servicio o de haberlo recibido, se tratare de vehículos que recibieron el estado de condicional, el comprobante de pago será válido como requisito para la matriculación del presente ejercicio fiscal y para la prestación del servicio de revisión técnica vehicular del año 2021.	SI			Si se hubiere cancelado la tasa correspondiente a la revisión técnica vehicular del año 2020 pero no se hubiere recibido el servicio o de haberlo recibido, se tratare de vehículos que recibieron el estado de condicional, el comprobante de pago será válido como requisito para la matriculación del presente ejercicio fiscal y para la prestación del servicio de revisión técnica vehicular del año 2021.
El transporte público y el transporte comercial obligatoriamente deberán cumplir con la revisión técnica vehicular para el ejercicio fiscal 2020 según el cronograma reprogramado que determine la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para el efecto (...)						SI Parcialmente. Se acoge la referencia "por cuenta propia". No se acoge incorporar "carga liviana" porque está dentro de la categoría de transporte comercial (Art. 57 LOTTTSV) No se acoge la referencia a criterios de COE porque en el siguiente inciso se hace referencia expresa a lo que disponga ANT a efecto de la calendarización.	El transporte público, comercial y por cuenta propia obligatoriamente deberán cumplir con la revisión técnica vehicular para el ejercicio fiscal 2020 según el cronograma reprogramado que determine la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para el efecto (...)

ANEXO 4

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

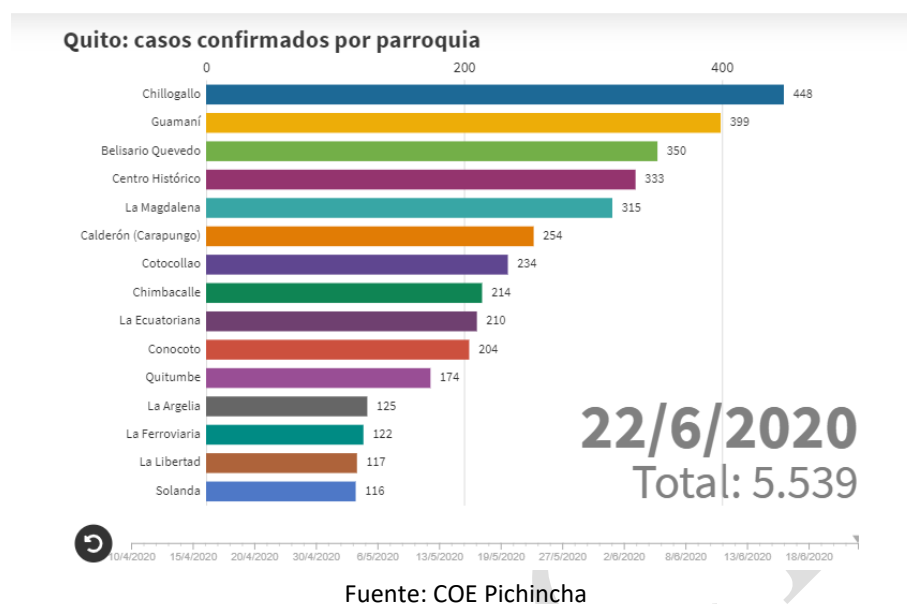
El 31 de diciembre de 2019, el gobierno de la República Popular China emitió una alerta a la Organización Mundial de la Salud - OMS sobre un nuevo virus que se estaba extendiendo por la ciudad de Wuhan. Desde entonces la OMS ha colaborado estrechamente con expertos mundiales, gobiernos y asociados para ampliar rápidamente los conocimientos científicos sobre el coronavirus, rastrear su propagación y virulencia y asesorar a los países y las personas sobre las medidas para proteger la salud y prevenir la transmisión del brote.

El 11 de marzo de 2020, la OMS, profundamente preocupada por los alarmantes niveles de contagio y por su gravedad, determinó en su evaluación que el COVID-19 se caracterizaba como una pandemia.

El sitio web oficial de la OMS reporta que son 54 los países y territorios del continente americano que han presentado infecciones de COVID-19 e informa que son aproximadamente cuatro millones y medio de casos confirmados.

Específicamente en el Ecuador, se han hecho públicas cifras preocupantes sobre la propagación del COVID-19, encontrándose 50.640 casos confirmados de contagios, 4223 fallecimientos por esta causa, identificándose a las provincias de Guayas, Pichincha y Manabí como aquellas que presentan el mayor número de casos.

En cuanto a la provincia de Pichincha, según datos publicados al 22 de junio de 2020, en el Distrito Metropolitano de Quito, existen 5539 casos confirmados, conforme la siguiente distribución por parroquias:



En virtud de la declaratoria de emergencia sanitaria, a través de Decretos Ejecutivos Nos. 1017 de 16 de marzo de 2020, 1052 de 15 de mayo de 2020 y 1074 de 15 de junio de 2020, el Presidente de la República decretó el estado de excepción en todo el territorio nacional, el cual, conforme el último decreto presidencial tiene una vigencia de sesenta días.

En el Distrito Metropolitano de Quito, el Alcalde, Dr. Jorge Yunda Machado, a través de Resolución No. A 020 de 12 de marzo de 2020, declaró en estado de emergencia grave a todo el territorio del Distrito Metropolitano de Quito y dispuso la adopción de varias medidas para prevenir el contagio del coronavirus, principalmente enfocadas en la restricción social, como una acción ineludible para contener la propagación de esta enfermedad, las cuales a pesar de que el Distrito se encuentra en un estado de semáforo amarillo, se evidencia un preocupante número de nuevos contagios de esta enfermedad.

Conforme lo establece la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, tienen la competencia de autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular, a fin de vigilar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre, la que, para el caso del Distrito Metropolitano de Quito, se encuentra bajo la responsabilidad de la Agencia Metropolitana de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

La revisión técnica vehicular se realiza en los centros de revisión autorizados, los cuales, ceñidos a la calendarización programada anualmente, preveían atender mensualmente 62.800 vehículos; sin embargo, frente a la suspensión ocasionada por la pandemia, tendrían que atender a 95.111 automotores por mes, y por ende, se convertiría en un foco de contagio en las dependencias, sobre todo cuando se proyecta que, en lo que queda del año 2020, 570.669 vehículos deben cumplir el proceso de la revisión.

Considerando la información expuesta, el gobierno autónomo descentralizado metropolitano de Quito, tiene el deber de responder activa y propositivamente ante la crisis sanitaria, en ejercicio de su autonomía y de las competencias que goza en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, a través de la implementación de las medidas necesarias que mitiguen el riesgo de contagio en un procedimiento de tanta importancia como la revisión técnica vehicular.

De ahí surge esta iniciativa legislativa, que incorpora al Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito, una disposición transitoria que busca garantizar los derechos a la salud y a la vida de los propietarios de vehículos particulares y reprogramar la revisión técnica vehicular correspondiente al transporte público y comercial, disminuyendo el riesgo de contagio de la enfermedad Covid-19 en un procedimiento que provocaría la aglomeración de usuarios.

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Vistos los informes

CONSIDERANDO:

- Que,** de conformidad con el numeral 1 del artículo 3 de la Constitución de la República («Constitución»), es deber primordial del Estado garantizar sin discriminación alguna el efectivo goce de los derechos establecidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales;
- Que,** el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución, establece que es una competencia exclusiva de los gobiernos municipales: "(...) 6. *Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio cantonal (...)*";
- Que,** el artículo 266 de la Constitución dispone: "*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. En el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas distritales*";
- Que,** el artículo 389 de la Constitución determina que es obligación del Estado proteger a las personas, las colectividades y la naturaleza frente a los efectos negativos de los desastres de origen natural o antrópico mediante la prevención ante el riesgo;
- Que,** el artículo 7 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización («COOTAD»), reconoce a los concejos metropolitanos y municipales, la capacidad para dictar normas de carácter general a través de ordenanzas, acuerdos y resoluciones, aplicables dentro de su circunscripción territorial;
- Que,** el literal q) del artículo 84 del COOTAD manda que: "*Son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano: (...) q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de territorio. (...)*";

- Que,** de acuerdo con el literal a) del artículo 87 del COOTAD es competencia del Concejo Metropolitano, ejercer la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones;
- Que,** el artículo 2 de la Ley Orgánica de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito establece como finalidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, entre otras: *“...2) Planificará, regulará y coordinará todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su jurisdicción, para lo cual expedirá, con competencia exclusiva, las normas que sean necesarias...”*;
- Que,** el artículo 30 numeral 5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial («LOTTTSV») otorga a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales, entre otras, la siguiente competencia: *“(…) j) Autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular, a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre...”*;
- Que,** el artículo 307 del Reglamento a la LOTTTSV establece que la revisión técnica vehicular es el procedimiento con el cual, los gobiernos autónomos descentralizados, verifican las condiciones técnico mecánico, de seguridad, ambiental, de confort de los vehículos, por sí mismos a través de los centros autorizados para el efecto;
- Que,** según el artículo 308 del Reglamento a la LOTTTSV, los vehículos que prestan el servicio de transporte particular, público, comercial y por cuenta propia, están obligados a someterse a una revisión técnica vehicular una vez al año;
- Que,** el artículo 14 de la Ley Orgánica de apoyo humanitario para combatir la crisis sanitaria derivada del COVID-19 dispone: *“Suspensión de la matriculación y revisión vehicular. - Se suspende el cobro de multas e intereses de todos los procesos de matriculación vehicular y revisión técnica mecánica generados durante la vigencia del estado de excepción por calamidad pública...”*;

- Que,** el artículo III.5.257 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito («Código Municipal»), dispone que el hecho generador de la tasa por concepto de la revisión técnica vehicular constituye el acceso efectivo a este servicio público que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito presta a los administrados en calidad de contribuyentes, directamente o a través de la autoridad municipal responsable o sus órganos dependientes o sus delegatarias;
- Que,** el artículo III.5.261 del Código Municipal respecto de la exigibilidad de la tasa señala que ésta se devenga por el número de revisiones a las que accede el contribuyente de conformidad a las regulaciones y condiciones establecidas en la normativa pertinente, haciéndose exigible al momento de presentar el vehículo motorizado para la respectiva revisión en los centros destinados para tales efectos;
- Que,** mediante Acuerdo Ministerial Nro. 00126-2020, de 12 de marzo de 2020, publicado en el Registro Oficial Suplemento Nro. 160, el Ministerio de Salud Pública declaró el estado de emergencia sanitaria en todos los establecimientos del Sistema Nacional de Salud, como consecuencia de la pandemia de SARS-COV-2 (COVID 19);
- Que,** mediante Decretos Ejecutivos Nos. 1017 de 16 de marzo de 2020, 1052 de 15 de mayo de 2020 y 1074 de 15 de junio de 2020, el Presidente de la República declaró el estado de excepción en todo el territorio nacional a fin de controlar la situación de emergencia sanitaria para garantizar los derechos de las personas en Ecuador y suspendió el ejercicio de los derechos a la libertad de tránsito y a la libertad de asociación y reunión;
- Que,** mediante Resolución No. A 020 de 12 de marzo de 2020, el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, declaró en estado de emergencia grave a todo el territorio del Distrito Metropolitano de Quito;

En ejercicio de las atribuciones que le confieren los artículos 87, literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, 8 de la Ley de Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito,

EXPIDE LA SIGUIENTE:

ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO RELACIONADA CON EL SERVICIO PÚBLICO DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR

Artículo único. - Incorpórese al Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, una disposición transitoria que se refiere al servicio público de revisión técnica vehicular, al tenor del siguiente texto:

“Disposición Transitoria xx. - Para el caso de vehículos particulares, el certificado de aprobación de la revisión técnica vehicular del año 2019 emitido por los centros de revisión autorizados, gozarán de validez prorrogada para el año 2020 y, como tal, servirá de instrumento habilitante para la matriculación vehicular. La Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dentro del proceso de matriculación, será responsable de la revisión de la legalidad de la propiedad o tenencia y del pago de los demás rubros que componen la matriculación vehicular, según lo previsto en el régimen jurídico aplicable.

Si se hubiere cancelado la tasa correspondiente a la revisión técnica vehicular del año 2020 pero no se hubiere recibido el servicio o de haberlo recibido, se tratare de vehículos que recibieron el estado de condicional, el comprobante de pago será válido como requisito para la matriculación del presente ejercicio fiscal y para la prestación del servicio de revisión técnica vehicular del año 2021.

El transporte público, comercial y por cuenta propia obligatoriamente deberán cumplir con la revisión técnica vehicular para el ejercicio fiscal 2020 según el cronograma reprogramado que determine la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para el efecto. También deberán hacerlo, los propietarios de los vehículos particulares que no hubieren efectuado la revisión técnica vehicular en años anteriores al 2019. En caso de que los propietarios no realizaren la revisión técnica dentro de la reprogramación referida, deberán cancelar las multas que correspondan, según el régimen jurídico aplicable.

En cuanto a la calendarización vehicular, para efectos del trámite de matriculación, se observará lo previsto por la Agencia Nacional de Tránsito. La Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial podrá implementar mecanismos de trámite en línea, según los medios tecnológicos disponibles, a efecto de procurar el mínimo de atención física en sus instalaciones.

La Secretaría de Comunicación, en coordinación con la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, diseñará una campaña de difusión dirigida a la comunidad y a los agentes civiles de tránsito, que comunique de manera clara y sencilla, el contenido de esta normativa”.

Dado en el Distrito Metropolitano de Quito, a los xxx de xxxx de 2020.

PROYECTO