



Memorando Nro. EPMMQ-GO-2021-0027-M

Quito, D.M., 05 de febrero de 2021

PARA: Sra. Abg. Andrea Cristina Flores Andino
Gerente General Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito

ASUNTO: En atención al oficio No. GADDMQ-SGCM-2021-0428-O

De mi consideración:

En atención al oficio No. GADDMQ-SGCM-2021-0428-O, de 03 de febrero de 2021, de la Abg. Damaris Priscila Ortiz, Secretaria General del Concejo (E) en el cual solicita un informe actualizado, conforme el ámbito de mis competencias y acciones correspondientes, respecto de las consultas y solicitudes plantadas por el concejal Metropolitana Juan Carlos Fiallo, me permito indicar, lo siguiente:

- Sobre el modelo de gestión del contrato, pliegos, concurso público.

Se están analizando las alternativas del modelo de gestión para llevar a cabo la operación y mantenimiento de la PLMQ, por lo que se verificará la viabilidad jurídica, técnica y financiera de cada una de ellas, una vez se cuente con la identificación del modelo de gestión se pondrá en conocimiento y a consideración del directorio de la EPMMQ.

- Sobre el fideicomiso Individual y la articulación al global.

Se procederá a contratar el fideicomiso individual una vez que la Secretaría de Movilidad emita las directrices, lineamientos y modelo de gestión tanto del fideicomiso global e individual.

- Contratación del Sistema Integrado de Recaudo.

El equipamiento del control de accesos está en proceso de ejecución e implementación, mientras que el servicio de recaudo se encuentra en elaboración de los estudios previos y análisis de compra corporativo en conjunto con la EPMTQ.



Memorando Nro. EPMMQ-GO-2021-0027-M

Quito, D.M., 05 de febrero de 2021

- El fortalecimiento de equipos operativos de base.

Al momento la EPMMQ está en proceso de contratación de la consultoría: Estructuración Técnica de la Operación y Mantenimiento de la PLMQ, el resultado de este estudio determinará como fortalecer los equipos operativos.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Sr. Alvaro Nicolas Guzman Jaramillo

GERENTE DE OPERACIONES EPM METRO DE QUITO

Copia:

Srta. Mgs. Maria Elena Cano Restrepo

Coordinador Interinstitucional 2 EPM Metro de Quito



Memorando Nro. EPMMQ-DF-2021-0026-M

Quito, D.M., 05 de febrero de 2021

PARA: Sra. Abg. Andrea Cristina Flores Andino
Gerente General Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito

ASUNTO: Avances Fideicomiso individual Metro de Quito

De mi consideración:

En atención al requerimiento y Oficio No. GADDMQ-SGCM-2021-0429-O, me permito informar sobre los avances del Fideicomiso Individual del Proyecto Primera Línea del Metro de Quito en informe definido como "InformeEjecutivoFideicomiso-signed.pdf" y con anexo "5. Anexo Fideicomiso".

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Econ. Jorge Patricio Sanchez Robert
DIRECTOR DE FINANCIAMIENTO EPM METRO DE QUITO

Anexos:

- InformeEjecutivoFideicomiso-signed.pdf
- GADDMQ-SGCM-2021-0429-O.pdf
- 5. Anexo Fideicomiso.pdf

Copia:

Srta. Mgs. Maria Elena Cano Restrepo
Coordinador Interinstitucional 2 EPM Metro de Quito



**INFORME EJECUTIVO
FIDEICOMISO**

Quito, febrero 2021

METRO

	EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO	DIRECCIÓN DE FINANCIAMIENTO	
	RESUMEN EJECUTIVO DE FIDEICOMISO		
	5 de febrero de 2021	Versión: 1.0	Página 2 de 3

1. Instrumento de contratación:

Banco Interamericano de Desarrollo (BID) está contratando una consultoría para la elaboración de las minutas del Fideicomiso para su respectivo proceso y elevación a Escritura Pública.

2. Avances:

A la presente fecha se han tenido los siguientes avances:

- La Secretaría de Movilidad se encuentra en gestión con el Banco Central del Ecuador y Ministerio de Economía y Finanzas, y, remitió carta consultando si se puede utilizar los servicios financieros del Banco Central del Ecuador o se requiere de un Fideicomiso para la viabilidad de gestionar los recursos.
- El Banco Central del Ecuador se ha comprometido en responder en la semana del 8 al 12 de febrero de 2021.

3. Cronograma:

Como parte del proyecto de Sistema Integrado de Recaudo se ha considerado el siguiente cronograma:

CRONOGRAMA DISPOSICIONES ORDENANZA SITP-Q			
Nombre de tarea	Comienzo	Fin	Responsables
Fase 2 : Implementación Fideicomiso con Estructura seleccionada en la Fase 1	11-ene-21	5-jun-21	
Video Conferencia Consultor BID Fase 2 Fideicomiso: AG, EPMTPO, EPMMQ, PM, SP, SM	11-ene-21	11-ene-21	SM
Recepción Solicitud de la EPMTPO y EPMMQ de Asistencia Técnica para Implementación de sus Fideicomisos	vie 15/1/21	vie 15/1/21	EPMTPO / EPMMQ
Formaliza contratación consultor BID	18-ene-21	2-feb-21	SM / BID
Minuta para Fideicomiso Global	2-feb-21	5-mar-21	SM / EPMTPO / EPMMQ
Minuta para Fideicomiso Individual EPMTPO	2-feb-21	22-mar-21	SM / EPMTPO
Minuta para Fideicomiso Individual EPMMQ	2-feb-21	22-mar-21	SM / EPMMQ
Envío para Aprobación MEF Fideicomiso Global	5-mar-21	5-abr-21	SM
Envío para Aprobación MEF Fideicomiso Individual EPMTPO	22-mar-21	21-abr-21	EPMTPO
Envío para Aprobación MEF Fideicomiso Individual EPMMQ	22-mar-21	21-abr-21	EPMMQ
Concurso Público Selección Fiduciaria Global	6-abr-21	21-abr-21	SM
Concurso Público Selección Fiduciaria Individual EPMTPO	21-abr-21	6-may-21	EPMTPO

Concurso Público Selección Fiduciaria Individual EPMMQ	21-abr-21	6-may-21	EPMMQ
Instrumentación Fideicomiso Global mediante Escritura Pública	22-abr-21	17-may-21	SM
Instrumentación Fideicomiso Individual EPMPQ mediante Escritura Pública	7-may-21	21-may-21	EPMPQ
Instrumentación Fideicomiso Individual EPMMQ mediante Escritura Pública	7-may-21	21-may-21	EPMMQ
Inicio de Actividades Fideicomiso Global	18-may-21	Actividad Permanente	Fideicomiso Global
Inicio de Actividades Fideicomiso Individual EPMPQ	25-may-21	Actividad Permanente	Fideicomiso Individual
Inicio de Actividades Fideicomiso Individual EPMMQ	25-may-21	Actividad Permanente	Fideicomiso Individual
Contratación Nivel 4 (SAG(SIR-SAE-SIU)) Por parte del Fideicomiso e Inicio de Operación	18-may-21	Actividad Permanente	Fideicomiso Global / SM
Integración Fideicomiso Global - Fideicomisos Individuales	25-may-21	5-jun-21	SM / EPMPQ / EPMMQ / Fideicomisos

4. Puntos críticos:

El proyecto en mención tiene como puntos críticos los siguientes:

- Viabilidad del modelo de Fideicomiso. (Banco Central y Ministerio de Economía y Finanzas)
- Aprobación del Ministerio de Economía y Finanzas.

5. Anexo:

- Informe consultor fiduciario Dr. Juan Carlos Peralvo.

Atentamente,



Pimado electrónicamente por:
JORGE PATRICIO
SANCHEZ ROBERT

Jorge Sánchez Robert
 Director de Financiamiento
 EMPRESA PUBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO

Consultoría para desarrollar una propuesta de Estructuración del Fideicomiso que administre los recursos generados por y para el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ).

PRODUCTO No. 1

Octubre 2020

PRODUCTO No. 1

CRONOGRAMA Y PLAN DE TRABAJO

Producto No. 1

1) Introducción:

El primer Producto Entregable de la Consultoría para desarrollar una propuesta de Estructuración del Fideicomiso que administre los recursos generados por y para el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (en lo sucesivo la Consultoría), se divide en dos partes:

- 1.1) Formulación de un Cronograma de Trabajo.
- 1.2) Formulación de un Plan de Trabajo.

2) Cronograma de Trabajo:

El Cronograma de Trabajo se divide en seis (6) etapas cuyo avance se desarrolla en el plazo de 12 semanas.

El referido Cronograma se adjunta como Anexo al presente Producto No. 1.

3) Plan de Trabajo:

El Plan de Trabajo de la Consultoría, se concreta en la descripción específica y secuencial de las distintas actividades que el Consultor ha realizado en función del Cronograma establecido. De esta manera, en base a cada etapa señalada en el Cronograma referido anteriormente, el presente Plan de Trabajo se compone de seis (6) actividades descritas a continuación:

3.1) **Revisión de información base provista por la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito:**

Actividad consistente en la revisión a detalle de cada uno de los documentos provistos por la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

El objetivo del Consultor en haber solicitado dicha información, fue el de conocer: consultorías, informes, proyectos de ordenanza, resoluciones, términos de referencia, entre otros documentos que le permitan al Consultor tener un **criterio inicial** sobre el Sistema Integrado de Recaudo como herramienta para la implementación a futuro del Sistema Integrado de Transporte Público del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (en lo sucesivo SITP - DMQ).

De la documentación recibida por la Secretaría de Movilidad se pudo clasificar en los siguientes grupos (i) información emitida por entidades públicas y de control, como son proyectos de ordenanzas, resoluciones, etc.; (ii) información emitida por organismos privados externos y/o multilaterales que contiene resultados de consultorías sobre el Sistema Integrado de Recaudo (SIR), y (iii) información técnica y financiera referente a las herramientas tecnológicas (SIR, SAE y SIU) a ser implementadas en el SITP - DMQ.

De esta manera el listado de documentación remitida es el siguiente:

3.1.1) Información emitida por entidades públicas y de control:

- Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito
- Resolución No. 002-DIR-2014-ANT que establece el Instructivo de Control y Evaluación del Sistema de Caja Común en las Operadoras de Transporte Público Terrestre.

- Proyecto de Ordenanza que data del año 2017 respecto a la modificación de las Tarifas para el Transporte Público en el Distrito Metropolitano de Quito.
- Informe emitido por la Secretaría de Movilidad con el estudio respecto a las Tarifas para el Transporte Público en el Distrito Metropolitano de Quito.
- Oficio Nro. GADDMQ-AMT-2019-1576-O emitido por el Director de la Agencia Metropolitana de Tránsito dirigido a la Secretaría de Movilidad del DMQ, referente a la solicitud de reportes de las operadores de transporte respecto de la aplicación del modelo de gestión de “Caja Común”.
- Versión 6.10 de 22 de noviembre de 2019, referente al Proyecto de Ordenanza que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ).
- Versión 6.11 de 31 de marzo de 2020 referente al Proyecto de Ordenanza que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ).
- Resolución SM-2020-067 emitida por la Secretaría de la Movilidad del DMQ autorizando a las Empresas Públicas Metropolitana Metro de Quito y de Transporte de Pasajeros la contratación de los Sistemas Inteligentes de Transporte (SIR, SAE y SIU).
- Convocatoria a la Comisión de Movilidad del Consejo Municipal del DMQ de fecha 12 de junio de 2020, para tratar sobre el análisis del proyecto de ordenanza que crea el Sistema Integrado de Transporte, respecto de los siguientes elementos: Caja Común y Administrador de los ingresos operacionales y no operacionales.

- Apunte No. 1 emitido por la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria que contiene el estudio sobre el Sistema Caja Común y el Cooperativismo.
- Versión 3.0 de 13 de julio de 2020 referente al Proyecto de Ordenanza que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ).
- Diseño de la Transacción de la Operación de la PLMQ.
- Ejemplo de Contrato de Operación (título habilitante) suscrito por la Secretaría de Movilidad y una compañía de transporte.
- Versión “En Revisión” de 21 de septiembre de 2020 referente al Proyecto de Ordenanza que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ).
- Ejemplo de Contrato de Operación (título habilitante) suscrito por la Secretaría de Movilidad y un consorcio de operadoras de transporte.
- Presentación Power Point que contiene un breve resumen de lo que se consideran “Ingresos No Operacionales” del Sistema de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito.
- Presentación Power Point que contiene un Informe de Avance de la contratación de los Sistemas Inteligentes de Transporte (SIR, SAE y SIU) por parte de la Secretaría de Movilidad.

3.1.2) Información emitida por organismos privados externos y/o multilaterales que contiene resultados de consultorías sobre el Sistema Integrado de Recaudo:

- Entregable No. 5 denominado “Componente Comercial del Modelo de Interoperabilidad” realizado por la consultora denominada “GSD+”.
- Presentación del Entregable No. 5 denominado “Componente Comercial del Modelo de Interoperabilidad” realizado por la consultora denominada “GSD+”.
- Entregable No. 6 denominado “Descripción y Especificaciones de la Cámara de Compensación para el Sistema Integrado de Recaudo” realizado por la consultora denominada “GSD+”.
- Presentación del Entregable No. 6 denominado “Descripción y Especificaciones de la Cámara de Compensación para el Sistema Integrado de Recaudo” realizado por la consultora denominada “GSD+”.

3.1.3) Información técnica y financiera referente a las herramientas tecnológicas (SIR, SAE y SIU) a ser implementadas en el SITP - DMQ.

- Informe Técnico emitido por la Escuela Politécnica Nacional EPN-TECH de 26 de abril de 2019 referente a la actualización del Manual de Normatividad Técnica para el Sistema Integrado de Recaudo del Sitm-Q.
- Informe Técnico emitido por la Escuela Politécnica Nacional EPN-TECH de 26 de abril de 2019 referente al Manual de Normatividad Técnica para el Sistema de Ayuda a la Explotación de Flota y el Sistema de Información a los Usuarios del SITM-Q.
- Segunda Parte del Informe Técnico emitido por la Escuela Politécnica Nacional EPN-TECH de 24 de mayo de 2020

referente a la actualización del Manual de Normatividad Técnica para el Sistema Integrado de Recaudo del Sitm-Q.

- Segunda parte del Informe Técnico emitido por la Escuela Politécnica Nacional EPN-TECH de 24 de mayo de 2020 referente al Manual de Normatividad Técnica para el Sistema de Ayuda a la Explotación de Flota y el Sistema de Información a los Usuarios del SITM-Q.
- Modelo de Términos de Referencia para la contratación de una sociedad administradora de fondos y fideicomisos por parte de la Secretaría de Movilidad emitido por la Escuela Politécnica Nacional EPN-TECH de 24 de mayo de 2020
- Informe de Análisis Financiero y Detalles de Costos del Nivel 4: Cámara Compensadora del Sistema Integrado de Recaudo emitido por la Escuela Politécnica Nacional EPN-TECH de 21 de junio de 2020.
- Informe de Análisis Financiero y Detalles de Costos del Nivel 4 Cámara Compensadora del Sistema de Ayuda de Explotación emitido por la Escuela Politécnica Nacional EPN-TECH de 21 de junio de 2020.
- Informe de Análisis Financiero y Detalles de Costos del Nivel 3: Cámara Compensadora del Sistema Integrado de Recaudo emitido por la Escuela Politécnica Nacional EPN-TECH de 21 de junio de 2020.

3.2) Revisión de la normativa legal aplicable a las operaciones del Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito:

Actividad consistente en el análisis de las normas vigentes y aplicables en el ordenamiento jurídico ecuatoriano, tales como códigos, leyes,

ordenanzas y resoluciones, que permitan conocer el **contexto normativo del SITP - DMQ**.

3.3) Talleres y reuniones con los actores involucrados en el SITP – DMQ:

Nota: En este punto debemos iniciar precisando que la presente Consultoría se ha desarrollado justamente durante el estallido de la pandemia Covid – 19, lo que motivó en el Ecuador y en el mundo serias restricciones de movilidad. Particularmente, esta Consultoría se ha desarrollado durante los meses en que la Presidencia de la República del Ecuador decretó el Estado de Excepción y de Emergencia Sanitaria, lo que ha determinado que la totalidad de la presente Consultoría se desarrolle en base a videoconferencias, e intercambio de información electrónica, en su integridad.

Actividad consistente en la realización **de las videoconferencias con delegados de las principales entidades actoras dentro del SITP – DMQ**, estas son

- (i) Administración Central del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito;
- (ii) Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito;
- (iii) Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito;
- (iv) Procuraduría del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito;
- (v) Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito;
- (vi) Empresa de Transporte Convencional Unitrans;
- (vii) Empresa de Transporte Convencional Transplaneta S.A., (viii) Consorcio Central Norte;
- (viii) Cámara de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito.

Las videoconferencias con las 9 entidades se enfocaron en el levantamiento de información y en el intercambio de ideas y opiniones de los distintos delegados y del Consultor, a efectos de barajar distintos elementos para la implementación del esquema fiduciario más apropiado para el recaudo en el SITP – DMQ.

Cabe destacar que con cada una de las nueve entidades se realizaron una o más reuniones de trabajo para cumplir con tal objetivo.

3.4) Preparación de Productos Entregables:

Actividad consistente en la elaboración de los **cuatro (4) Productos Entregables que representan el sustento documental de la presente Consultoría**. Dichos *Productos* se componen de:

Producto 1: Cronograma y Plan de Trabajo.

Producto 2: Informe que describa la base legal vigente, los resultados de los talleres con los grupos de interés, recomendación del o los fideicomisos a desarrollar y propuesta de hoja de ruta para su conformación.

Producto 3: Propuesta de lineamientos generales de la estructuración del o los fideicomisos mercantiles.

Producto 4: Borrador de plan de acción con los pasos a seguir para operar el fideicomiso, el plan deberá incluir el cronograma, actores y responsabilidades.

3.5) Recopilación de observaciones y comentarios de los distintos actores del SITP-DMQ a los Productos Entregables:

Actividad consistente en pulir y precisar los Productos Entregables en base a comentarios y observaciones de parte de los actores del SITP-DMQ. Para ello se han realizado las siguientes actividades:

- 3.5.1) Se han realizado los talleres y reuniones indicados en el numeral 3.3 del presente documento.
- 3.5.2) Se ha trabajado en los distintos Productos e intercambiando criterios con todos los actores del SITP-DMQ.
- 3.5.3) Podrán existir observaciones por parte de los actores del equipo de trabajo del Banco Interamericano de Desarrollo así como de cada uno de los actores del SITP-DMQ respecto de dichos Productos.
- 3.5.4) La Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito deberá tomar una decisión referente a las conclusiones y recomendaciones previstas en la presente Consultoría, que constan específicamente en el Producto Entregable 2.2.

3.6) Presentación de plan de acción, lineamientos generales, hoja de ruta y recomendaciones al Banco Interamericano de Desarrollo:

Actividad consistente en la presentación de los Productos Entregables 2.2, 3 y 4 por parte del Consultor hacia el Banco Interamericano de Desarrollo para revisión y aprobación de los mismos, teniendo como resultado el **fin del proceso de la Consultoría**.

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES
CONSULTORIA BID / ESTRUCTURAS FIDUCIARIAS SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PUBLICO

	ACTIVIDAD	ANTECEDENTE Y RESPONSABLE (*)	NUMERO DE SEMANAS (**)														
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	Revisión de información base provista por Secretaría de Movilidad	Secretaría de Movilidad y Consultor	■	■													
2	Revisión normativa legal aplicable a las operaciones del SITP-MDQ	Secretaría de Movilidad y Consultor			■	■											
3	Talleres y reuniones con los actores involucrados	Secretaría de Movilidad, Actores y Consultor					■	■	■	■							
4	Preparación de Borradores de Productos Entregables	Consultor								■	■	■	■				
5	Recoger comentarios de ciertos actores involucrados	Secretaría de Movilidad, Actores y Consultor												■	■		
6	Presentación de versiones finales de Productos Entregables	Consultor														■	

(*) El desarrollo de la actividad correspondiente depende de la oportuna provisión de información y/o documentación por parte de la Secretaría de Movilidad.

(**) El plazo empieza a correr desde la fecha en que la Secretaría de Movilidad haya cumplido con la provisión completa de información y/o documentación, y luego concretado los reuniones y talleres con cada uno de los actores del SITP - DMQ.

Consultoría para desarrollar una propuesta de Estructuración del Esquema Fiduciario que administre los recursos generados por y para el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ).

PRODUCTO No. 2

Octubre 2020

PRODUCTO No. 2

2.1) INFORME LEGAL

2.2) TALLERES DE TRABAJO

2.3) RECOMENDACIONES

2.4) HOJA DE RUTA

Producto No. 2

1) Introducción:

El segundo Producto Entregable de la Consultoría para desarrollar una propuesta de Estructuración del Fideicomiso que administre los recursos generados por y para el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (en lo sucesivo la Consultoría), incluye las siguientes secciones:

Producto No. 2.1): Descripción y análisis de la base legal vigente.

Producto No. 2.2): Talleres de Trabajo con los distintos actores del SITP-DMQ.

Producto No. 2.3): Recomendaciones del esquema fiduciario a aplicarse para la recaudación de ingresos en el SITP-DMQ.

Producto No. 2.4): Propuesta de Hoja de Ruta.

A continuación, el desarrollo del presente informe.

Producto No. 2.1:

Descripción y análisis de la base legal vigente.

Los cuerpos normativos que sientan la base normativa vigente y aplicable para el presente análisis son los siguientes:

- 2.1) *Constitución de la República del Ecuador:*
 - 2.1.1) El art. 394 de la Constitución del Ecuador, establece que “***el Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias***” (la cursiva y resaltado son nuestros).
- 2.2) *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:*
 - 2.2.1) La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) establece en su artículo 56 que “***el servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado u otorgado mediante contrato de operación a operadoras legalmente constituidas***” (la cursiva y resaltado son nuestros).
- 2.3) *Código Orgánico de Organización Territorial y Administración Descentralizada (COOTAD):*
 - 2.3.1) El COOTAD establece en el literal q) de su artículo 84 que “***son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio***” (la cursiva y resaltado son nuestros).
 - 2.3.2) El artículo 130 del COOTAD establece que los gobiernos autónomos descentralizados municipales (y los gobiernos de distrito autónomo metropolitano en base al artículo 85 del mismo cuerpo legal) les corresponde de forma exclusiva “***planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial,***

dentro de su territorio cantonal” (la cursiva y resaltado son nuestros).

2.3.3) En ese sentido, 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 privados.

2.4) *Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito:*

2.4.1) Situándonos en normativa más específica, el Libro IV del Código referido, correspondiente al Eje Territorial dentro del Distrito Metropolitano de Quito (en lo sucesivo DMQ), específicamente en el Libro IV.2, habla sobre la Movilidad dentro del DMQ.

2.4.2) El art. IV.2.1 del Código Municipal establece que el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros (en lo sucesivo SMTTP) *“constituye el **conjunto de componentes y/o elementos** que, interrelacionados y en el marco del ordenamiento jurídico nacional, permiten al DMQ garantizar y proveer a sus ciudadanos, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros”* (la cursiva y resaltado son nuestros).

2.4.3) El numeral 2 del art. IV.2.3 establece que el *Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros se **organiza en cuatro subsistemas** (los "Subsistemas de Transporte Público"), administrados bajo los principios previstos en este capítulo:*

a. Subsistema de transporte masivo de pasajeros, constituido por los elementos y/o componentes vinculados a las líneas del metro que, de conformidad con los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, se

*hayan implementado o se llegaren a implementar. A este Subsistema, en adelante, se lo denominará "**Metro de Quito**".*

*b. Subsistema de transporte colectivo de pasajeros en **corredores viales exclusivos** (bus rapid transit -BRT), constituido por los elementos y/o componentes vinculados con los corredores troncales y alimentadores que, definidos en los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, se hayan implementado o se llegaren a implementar. A este Subsistema, en adelante, se lo denominará "**Metrobús-Q**".*

*c. Subsistema de transporte colectivo en **rutas y frecuencias**, con sus elementos y/o componentes, definidos en los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema. A este Subsistema, en adelante, se lo denominará "**Transporte Convencional**".*

*d. Subsistema de transporte público de pasajeros por cable, que comprende el servicio prestado a través de teleféricos, telecabinas desembragables, funiculares y otros medios similares que, de conformidad con los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, se hayan implementado o se llegaren a implementar. A este Subsistema, en adelante, se lo denominará "**Quito Cables**". (la cursiva y resaltado son nuestros).*

2.4.4) El literal g) del art. IV.2.2 indica que parte integrante del SMTTP son los "*procesos y más **instrumentos** diseñados para la gestión y control del servicio de transporte público de pasajeros*". Así mismo, es la Secretaría de Movilidad del Municipio del DMQ, la que se encarga de la rectoría, planificación y control que tienen que ver con el SMTTP, de conformidad con el artículo IV.2.13 y IV.2.14 del Código Municipal (la cursiva y resaltado son nuestros).

2.4.5) De igual manera, uno de los principios fundamentales del SMTTP es el **principio de integración** el cual, de conformidad con el numeral 3 del art. IV.2.6 del Código, expresa que uno de los pilares de dicho principio es la obligación del Administrador del SMTTP, de “*expedir los instrumentos de planificación y técnicos que, entre otros aspectos, permitan la **incorporación de herramientas tecnológicas de control y evaluación, recaudación** y, en general, cualquier otra que permita la **mejora de los procesos vinculados con la prestación del servicio de transporte público de pasajeros**” (la cursiva y resaltado son nuestros).*

2.5) *Ordenanza No. 185 que regula la Implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte en el SMTTP del DMQ:*

2.5.1) La referida ordenanza se incorpora como el Título XI del Libro IV.2 del Código Municipal del DMQ. En la misma se establecen las normas y lineamientos para que la Secretaría de Movilidad del Municipio del DMQ implemente los sistemas inteligentes de control, evaluación y recaudo para el SMTTP del DMQ. Es precisamente en el **sistema inteligente de recaudo**, en donde el esquema fiduciario toma un papel protagónico.

2.5.2) El artículo IV.2.232 del Código Municipal del DMQ identifica al **SIR (lo que significa el Sistema Integrado de Recaudo)** como un *Sistema Inteligente de Transporte*, y lo define como una herramienta tecnológica que, en base a la infraestructura determinada, permita mejorar la gestión e ingresos adicionales al SMTTP para beneficio de los usuarios.

2.5.3) Los Sistemas Inteligentes de Transporte, en base al artículo IV.2.233 del Código Municipal del DMQ, incluido el SIR, tienen como principales objetivos:

- (i) *“garantizar la eficiencia en la operación de recaudo y la seguridad del dinero recaudado del cobro de la tarifa a los Usuarios, que se realizará por medio de terminales en estación o a bordo dentro del sistema de transporte, permitiendo un control total de estos ingresos”.*
- (ii) *“maximizar la velocidad de embarque de Pasajeros a bordo de las unidades, con la implementación de un medio de pago electrónico como único mecanismo para el pago de la tarifa por la prestación del servicio de transporte público”.*
- (iii) *“mejorar la organización y administración de los participantes del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, con la implementación total del esquema de Caja Común”.* (la cursiva y resaltado son nuestros).

2.5.4) De esta manera, el artículo IV.2.234 del Código Municipal del DMQ establece que el SIR tiene como *“objetivo implementar un procedimiento de alta confiabilidad y seguridad en la recaudación y gestión de los recursos provenientes del cobro de la tarifa, durante la prestación de servicio de transporte público de pasajeros en el DMQ, cuyo pago se efectuará a través del medio de pago tecnológico definido, en equipos ubicados en las terminales, estaciones o a bordo de las unidades pertenecientes al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros en las condiciones y características establecidas por la Secretaría responsable la Movilidad”* (la cursiva y resaltado son nuestros).

La implementación del SIR integrará a todos los operadores del transporte público, a través del pago de la tarifa con un solo medio de pago electrónico, previamente definido.

- 2.5.5) Uno de los componentes esenciales del SIR es el Sistema de Administración Global o SAG. El mismo, de conformidad con el artículo IV.2.245 del Código Municipal del DMQ es, de igual manera, una herramienta tecnológica que gestionará información generada por los equipos terminales y contará, entre otras funciones, con el *módulo de compensación que determine la distribución de ingresos de cada una de los prestadores de servicio, de forma equitativa acorde a las condiciones de operación* (la cursiva y resaltado son nuestros).
- 2.5.6) El artículo IV.2.235 del Código Municipal del DMQ indica que el SIR comprende a más de una plataforma tecnológica e infraestructura respectiva, la participación de **varios actores** entre los cuales se encuentra, un *Administrador de Fondos que será el responsable de la distribución de los ingresos de acuerdo a las instrucciones que emita la Autoridad delegante* (la cursiva y resaltado son nuestros).
- 2.5.7) La implementación del SIR, en base al artículo IV.2.252 del Código Municipal, establece que el mecanismo de distribución de los ingresos, a través de dicha herramienta tecnológica, serán orientados en base al modelo de gestión de “Caja común”.
- 2.5.8) De conformidad con el artículo IV.2.253 del Código Municipal del DMQ, la operación de los Sistemas Inteligentes de Transporte podrá ser delegada a la iniciativa privada de conformidad con lo previsto en la Ley. La única excepción a dicha delegación, cuyo aspecto da origen a esta *Consultoría* en general, es la **prohibición de delegar administración del SAG y la emisión y el control de la distribución de los medios de pago.**
- 2.5.9) En concordancia con lo expresado en artículo IV.2.235 del Código Municipal del DMQ, referido en el numeral 2.5.6 de este informe,

deberá ser un fideicomiso mercantil, representado por una sociedad administradora de fondos y fideicomisos, el mecanismo a utilizarse para manejar las facultades indelegables mencionadas en el numeral 2.5.8 del presente Producto Entregable, cuyo esquema fiduciario se propondrá a través de los Productos 3 y 4 de la presente Consultoría.

En definitiva, será dicho fideicomiso mercantil, administrado por una sociedad fiduciaria, profesional e independiente y, enmarcado en el esquema fiduciario propuesto por esta Consultoría, el que maneje y gestione los recursos recaudados a través del SIR, en base al modelo de Caja Común, en aplicación del módulo de compensación (SAG).

2.6) *Ley de Mercado de Valores (Libro II del Código Orgánico Monetario y Financiero):*

2.6.1) Para ello es necesario considerar la normativa que rige la figura del fideicomiso mercantil. El artículo 109 de la Ley de Mercado de Valores (en lo sucesivo LMV) define al fideicomiso mercantil como un *contrato donde una o más personas transfieren, de manera temporal e irrevocable, la propiedad de bienes muebles o inmuebles corporales o incorporales a un patrimonio autónomo, dotado de personalidad jurídica para que la sociedad administradora de fondos y fideicomisos, que es su fiduciaria y en tal calidad su representante legal, cumpla con las finalidades específicas instituidas en el contrato de constitución, bien en favor del propio constituyente o de un tercero llamado beneficiario* (la cursiva y resaltado son nuestros).

2.6.2) Los artículos 110, 113, 115, 116, 118 y 119 de la LMV establecen ciertas características importantes del fideicomiso mercantil que interesan para el presente *Producto*, a saber:

2.6.2.1) La transferencia (de bienes muebles o inmuebles corporales o incorporeales) a título de fideicomiso mercantil está **exenta de todo tipo de impuestos, tasas y contribuciones** ya que no constituye hecho generador para el nacimiento de obligaciones tributarias.

2.6.2.2) Pueden actuar como constituyentes o beneficiarios de fideicomisos mercantiles las personas naturales o jurídicas **públicas** o mixtas, nacionales o extranjeras, quienes transferirán el dominio de los bienes a título de fideicomiso mercantil. **Las instituciones del sector público que actúen en calidad de constituyentes se sujetarán a las normas emitidas por la Junta de Política y Regulación Monetaria y Financiera.**

2.6.2.3) Cada fideicomiso mercantil como patrimonio autónomo que es, estará integrado por los bienes, derechos, créditos, obligaciones y contingentes que sean transferidos en fideicomiso mercantil o que sean consecuencia del cumplimiento de la finalidad establecida por el constituyente.

2.6.2.4) El fideicomiso mercantil será el **titular de los bienes que integran el patrimonio autónomo.**

2.7) *Codificación de Resoluciones de la Junta de Política y Regulación Monetaria y Financiera (JPRMF) – Libro II:*

2.7.1) El artículo 17 del, capítulo I, título XIII del Libro II de la referida Codificación, establece que los fideicomisos mercantiles tienen distinta modalidad dependiendo de la finalidad y objeto contenidos en el contrato de fideicomiso, cuyas modalidades pueden ser mixtas. Las distintas modalidades previstas en la legislación

ecuatoriana contemplan a fideicomisos de garantía, administración, inmobiliario, de inversión, y de titularización.

Es la **modalidad de administración** la que se define en el numeral 2 del precitado artículo como aquella en **la cual se transfieren bienes muebles o inmuebles al patrimonio autónomo, para que la fiduciaria los administre y cumpla las instrucciones instituidas en el mismo** (la cursiva y resaltado son nuestros).

2.7.2) La participación del sector público con los fideicomisos mercantiles debe verse desde dos aspectos normativos: (i) el primero, referente a los requisitos normativos para que una entidad pública sea constituyente de un fideicomiso mercantil; (ii) el segundo, los requisitos normativos para que una entidad pública pueda contratar a la fiduciaria a través de la suscripción del contrato de fideicomiso. Revisemos los mismos a continuación:

2.7.2.1) La sección IV del Título III del libro II de la Codificación de Resoluciones de la JPRMF establece en los artículos del 10 al 16 del referido título, los elementos a considerar para que una entidad pública pueda ser constituyente de un negocio fiduciario, en este caso de un fideicomiso mercantil. Estos elementos son:

(i) Las entidades del sector público deberán contar con la autorización previa del ente rector de las finanzas públicas para la constitución de negocios fiduciarios (Art. 10).

(ii) En los fideicomisos mercantiles en los cuales las entidades del sector público sean constituyentes, *“se deberá incorporar, con claridad y precisión, el objeto por el cual se constituyen, el mismo que debe ajustarse a los principios*

y actividades propias que por su naturaleza les corresponde” (Art. 12).

(iii) El fideicomiso *“no podrá servir de instrumento para realizar actos o contratos que, de acuerdo con las disposiciones legales, no pueda celebrar directamente la entidad pública”*. Es decir, *“cuando la entidad pública requiera cumplir con operaciones que no se puedan realizar con la gestión administrativa financiera institucional, se podrá utilizar la figura de fideicomisos”* (Art. 13) (la cursiva es nuestra).

En este aspecto es evidente la misma limitación normativa, referida en los numerales 2.5.8 y 2.5.9 de este *Producto*, para que el Municipio del DMQ, a través de la Secretaría de Movilidad, no pueda realizar a través de su propia gestión administrativa financiera institucional las labores que comprenden el manejo del SAG y manejo de distribución de ingresos de las tarifas del SMTTPP, con lo cual es factible la utilización de la figura del fideicomiso.

(iv) Los fideicomisos en los cuales las entidades públicas sean constituyentes, mantendrán sus recursos dinerarios en las cuentas que para el efecto deberán abrir en el Banco Central del Ecuador.

2.7.2.2) La sección II del Título III del libro II de la Codificación de Resoluciones de la JPRMF establece en los artículos del 3 al 5 del referido título los elementos a tomarse en cuenta para que una entidad del sector público pueda contratar y suscribir el contrato de fideicomiso mercantil con una fiduciaria. Estos elementos se resumen en:

(i) Los criterios de selección, calificación y contratación de una sociedad administradora de fondos y fideicomisos estarán a cargo de la máxima autoridad de la entidad del sector público, acorde a las disposiciones contenidas en sus propias leyes y en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, sin perjuicio de lo cual se deben cumplir con los criterios de la sección segunda que estamos tratando (Art.3).

(ii) La entidad pública, para **calificar** a la sociedad administradora de fondos y fideicomisos a contratar, requerirá

1. Que acredite:

a. Estar activa y al día en la presentación de la información continua y ocasional para el mantenimiento de la inscripción en el Catastro Público del Mercado de Valores.

b. No haber sido objeto de sanciones administrativas, de acuerdo a lo dispuesto en los numerales 2 y 3, del artículo 208 del Libro 2 del Código Orgánico Monetario y Financiero, en los últimos doce meses.

c. No encontrarse en estado de intervención.

d. No encontrarse como contratista incumplido en los registros de la Contraloría General del Estado.

2. Que presente:

a. Estados financieros de los tres últimos años, con sus correspondientes informes auditados.

b. Certificado suscrito por el representante legal en el cual conste la siguiente información:

1. *Nómina actualizada de accionistas o socios, según corresponda.*
2. *Descripción de la infraestructura técnica y de los recursos humanos con la indicación de la capacidad técnica y financiera.*
3. *Detalle de los procesos en los que se haya emitido sentencia en firme en su contra por acciones u omisiones en el desarrollo de su actividad.*

Para la selección de las administradoras de fondos y fideicomisos, además de lo establecido en los numerales 1 y 2, se deberá requerir lo siguiente:

- a. *Costo o tarifa por los servicios de administración fiduciaria.*
- b. *Detalle de las modalidades y los montos de negocios fiduciarios administrados.*

(iii) La entidad pública, para **seleccionar** a la sociedad administradora de fondos y fideicomisos a contratar, deberá tomar los siguientes criterios:

1. *Capacidad jurídica de la entidad para prestar el servicio requerido.*
2. *Capacidad técnica, financiera, económica y operativa de la entidad.*
3. *Experiencia en el negocio.*
4. *Capacidad técnica y profesional del personal a ser asignado para la prestación del servicio ofertado.*
5. *Condiciones de costos de la oferta.*

6. Condiciones técnicas y económicas del servicio a prestar.

7. Historial de cumplimientos a las disposiciones legales y reglamentarias reflejadas en la ausencia de infracciones graves o muy graves dentro de los 12 meses anteriores. (la cursiva es nuestra).

2.8) *Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas y su Reglamento:*

2.8.1) La Disposición General Décima Primera del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas expresa textualmente:

“Los recursos públicos de las empresas públicas nacionales y de las entidades financieras públicas podrán gestionarse a través de fideicomisos, previa la autorización del ente rector de finanzas públicas. No estarán sujetas a esta limitación los recursos de personas jurídicas de derecho privado en la banca pública y las entidades financieras públicas.

En casos excepcionales, las entidades del sector público, que no son empresas públicas nacionales ni de las entidades financieras públicas, se podrán gestionar a través de fideicomisos constituidos en instituciones financieras públicas, previa autorización del ente rector de las finanzas públicas” (la cursiva y resaltado son nuestros).

En base a lo expresado en la norma precitada, deberá ser un caso excepcional el que deba presentarse para que una entidad pública que (i) no sea empresa pública y (ii) no sea entidad *financiera* pública, pueda gestionar sus recursos a través de un fideicomiso mercantil.

La excepcionalidad requerida por la norma, para el caso de la implementación del Sistema Integrado de Recaudo del SMTTP, a través de un fideicomiso, se evidencia en la misma limitación normativa de delegación, ya referida en el numeral 2.5.8 del presente *Producto*.

2.8.2) De igual manera, el artículo 181 del Reglamento al Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas establece textualmente lo siguiente:

*“Los **gobiernos autónomos descentralizados**, las empresas públicas y las entidades financieras públicas que decidan gestionar recursos públicos a través de fideicomisos deberán solicitar la autorización correspondiente al Ministerio de Finanzas.*

*Previamente a la autorización, el **Ministerio de Finanzas emitirá un informe acerca de la conveniencia o no de que se autorice el manejo de los recursos públicos a través de esta figura financiera.** Estas entidades informarán semestralmente al ente rector de las finanzas públicas sobre la gestión de los recursos a través de tales fideicomisos.*

***Ningún fideicomiso con recursos públicos deberá mantener recursos por fuera de la banca pública e instituciones financieras cuyo capital accionario sea mayoritariamente público y sus inversiones se sujetarán a las disposiciones que sobre la materia emita el Ministerio de Finanzas para lo cual emitirá una norma técnica**”* (la cursiva y el resaltado son nuestros).

Lo expresado en la norma precitada nos indica tres elementos a considerar:

(i) Los gobiernos autónomos descentralizados, en este caso el Municipio del DMQ pueden perfectamente constituir fideicomisos mercantiles.

(ii) Como se ha indicado ya en normas previamente citadas, será necesaria la autorización previa del Ministerio de Economía y Finanzas para que el Municipio del DMQ pueda constituir un fideicomiso mercantil. La aprobación del Ministerio de Economía y Finanzas se expresará en un informe que concluya o no la conveniencia de constituir el fideicomiso mercantil propuesto por parte de la entidad pública.

Para el caso concreto de la presente *Consultoría*, la conveniencia es evidente en razón de la misma limitación normativa expresada en la norma municipal y tantas veces referida, que consta en el numeral 2.5.8 del presente *Producto*.

(iii) Los recursos que maneje el fideicomiso constituido por el Municipio del DMQ, como será en este caso, deberán manejarse a través de la *banca pública* es decir, por aquellas entidades financieras de origen estatal.

Lo referido en la norma **de ninguna manera puede entenderse como la obligación de que el Municipio del DMQ constituya el fideicomiso (o varios fideicomisos dentro de un esquema fiduciario, como se verá mas adelante) con una fiduciaria pública, y en este caso específicamente no hay obligación de que esa fiduciaria pública tenga que ser la Corporación Financiera Nacional**, ya que, por ello existen, y se encuentran plenamente vigentes, las normas de criterios de selección y calificación para contratar una fiduciaria (sea esta pública o privada) referidas en el numeral 2.7.2.2 del presente *Producto*.

2.9) *Acuerdo Ministerial No. 164 del 23 de abril de 2015 emitido por el Ministerio de Economía y Finanzas que contiene la Norma Técnica de Gestión de Recursos Públicos a través de la figura del Fideicomiso para el Sector Público no Financiero:*

2.9.1) El numeral 4.11.12 de la referida norma técnica se establece una limitación en cuanto al objeto de los fideicomisos mercantiles en los cuales los constituyentes sea una entidad pública no financiera, como es en este caso el Municipio del DMQ. Así, estos fideicomisos:

- (i) No podrán tener como objeto evitar el cumplimiento de obligaciones derivadas de acciones judiciales y,
- (ii) No podrán constituirse con recursos que tengan que ser restituidos a la Cuenta Única del Tesoro Nacional o a las cuentas especiales dentro del Banco Central del Ecuador.

2.10) *Ley de Régimen Tributario Interno:*

2.10.1) El aspecto tributario referente a los fideicomisos mercantiles constituidos por instituciones públicas, tiene como principal criterio el que los mismos no son considerados “sociedades” al amparo del artículo 98 de la Ley de Régimen Tributario Interno y por ende los mismos están exentos del pago de Impuesto a la Renta y demás tributos de carácter general previstos en esta norma.

2.11) *Ordenanza No. 292 que establece las Normas que regulan el Tratamiento Municipal a los Fideicomisos Mercantiles.*

2.11.1) El artículo innumerado décimo de la referida Ordenanza establece que “*cuando todos los constituyentes, adherentes o beneficiarios del fideicomiso mercantil sean **personas jurídicas de derecho público** conforme a lo prescrito en el artículo 225 de la*

Constitución Política de la República, o extranjeras de la misma naturaleza, no se causará el impuesto del 1.5 por mil sobre activos totales.

2.11.2) En igual sentido se expresa el artículo innumerado décimo séptimo de la referida Ordenanza en cuanto al Impuesto a la Patente Municipal, es decir el mismo no se causa cuando la totalidad de los constituyentes del mismo sean entidades de derecho público.

2.11.3) En los dos tributos municipales previamente citados, en caso de que ciertos constituyentes sean entidades públicas y otros constituyentes sean entidades privadas, dichos tributos se causarán solo en proporción al porcentaje de participación de las entidades privadas.

2.12) *Síntesis:*

2.12.1) En base a la normativa expuesta, a la presente fecha se encuentra vigente el marco normativo suficiente para que la Secretaría de Movilidad, como brazo del Municipio del DMQ, encargado de las políticas de transporte dentro de la ciudad, pueda implementar un esquema fiduciario (compuesto de uno o varios fideicomisos) para el manejo del SIR a través de la figura fiduciaria. Todo ello, sin perjuicio de que a futuro se pongan en vigencia nuevas ordenanzas que regulen de manera más específica la integración del SMTTP del DMQ.

2.12.2) La normativa da factibilidad a la figura del fideicomiso, para que una entidad pública no financiera pueda suscribir este tipo vehículos legales, siempre y cuando se mantenga estricta atención a la normativa y lineamientos que rigen este tipo de contratos.

2.12.3) De esta manera, la figura del fideicomiso, para la experiencia pública, y concretamente, para las necesidades de la Secretaría de

Movilidad en la implementación del SIR, representa un vehículo legal viable para el cumplimiento en el manejo del SIR.

Producto No. 2.2:**Talleres de Trabajo con los distintos actores del SITP-DMQ.**

Como parte del trabajo de la presente *Consultoría*, se realizaron más de diez (10) videoconferencias con los distintos actores que componen el SMTTP, en donde se generaron *reuniones de trabajo* las cuales tuvieron como finalidad realizar un **levantamiento de información** en cuanto a los criterios que, desde la realidad, operatividad y necesidad propia de cada una de dichas entidades, se generan para la implementación del esquema fiduciario que maneje los recursos del SMTTP.

Las videoconferencias se realizaron con los delegados designados para el efecto, de las máximas autoridades de las siguientes entidades o áreas del Municipio del DMQ, y que corresponden a representantes de los subsistemas de transporte del SMTTP, a saber:

- Secretaría de Movilidad del Municipio del DMQ
- Administración Central del Municipio del DMQ
- Procuraduría del Municipio del DMQ
- Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito (EPMMQ)
- Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros (EPMTP)
- Operadores del Subsistema de Transporte Convencional, donde se encuentran:
 - Unitrans - Q.
 - Compañía de Transporte Planeta Transplaneta S.A.
 - Cámara de Transporte Público Masivo del Distrito Metropolitano de Quito
 - Consorcio Central Norte

3.1) *Reunión de Trabajo con la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito (EPMMQ):*

La reunión se realizó el 22 de julio de 2020 a las 09h00 a través de la plataforma de videoconferencias Zoom.

Los asistentes de parte de esta empresa fueron:

- Mario Alberto Villagomez Holguín como asesor externo de la empresa pública.
- Eduardo Jhonatan Bravo Villareal como funcionario de operaciones de la entidad.
- De parte de El Consultor estuvieron presentes el Dr. Juan Carlos Peralvo y el Ab. Marco Sotomayor Camacho.

Los temas tratados se centraron en la visión que tiene la EPMMQ respecto de lo que será el SIR y como la figura o esquema fiduciario incidirá en dicho sistema.

De manera general, la mayoría de las intervenciones se dieron de parte de Mario Alberto Villagomez, en lo que destacaban los siguientes aspectos:

- (i) La diferencia entre ingresos tarifarios y no tarifarios debe ser muy importante al momento de considerar un esquema fiduciario para la implementación del SIR.
- (ii) Debe haber un orden de prelación de pagos concretamente establecido en los fideicomisos que administren el recaudo del sistema de transporte.
- (iii) Un esquema fiduciario de varios fideicomisos, uno por cada empresa y/o subsistema sería más provechoso que un único fideicomiso para todo el sistema de transporte.

3.2) *Reunión de Trabajo con la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros (EPMTP):*

La reunión se realizó el 23 de julio de 2020 a las 09h30 a través de la plataforma de videoconferencias Zoom.

Los asistentes de parte de esta empresa fueron:

- Juan Carlos Nájera Campaña como Subgerente General
- Gustavo Hinostroza López como Gerente de Operaciones
- Damián Lafebre como Gerente Jurídico
- Jhon Maldonado como Gerente de Tecnologías de la Información
- Marcelo Rodríguez como Gerente Administrativo Financiero
- De parte de El Consultor estuvieron presentes el Dr. Juan Carlos Peralvo y el Ab. Marco Sotomayor Camacho.

Los temas tratados se centraron en la importancia de la rapidez y oportunidad con la que el esquema fiduciario debe manejar los recursos y transferirlos a favor de las distintas empresas que manejan los subsistemas de transporte en el DMQ. Dentro de los principales puntos que se trataron están:

- (i) Explicación de parte de los funcionarios de la EPMTTP respecto a las fuentes de ingresos de la empresa y de donde provienen sus recursos.
- (ii) Explicación de la mecánica de recaudo de los pasajes por parte de la EPMTTP.

3.3) *Reunión de Trabajo con la Administración Central del Municipio del DMQ:*

La reunión se realizó el 24 de julio de 2020 a las 09h30 a través de la plataforma de videoconferencias Zoom.

Los asistentes de parte de esta dirección fueron:

- José Antonio Piñeiros como Asesor
- Pedro Núñez Gómez como Contador General

- De parte de El Consultor estuvieron presentes el Dr. Juan Carlos Peralvo y el Ab. Marco Sotomayor Camacho.

No estuvo presente la delegada Nadia Ruíz Maldonado.

Debido a la muy reciente incorporación de los funcionarios asistentes a la reunión como colaboradores de la Administración Central, el tiempo se aprovechó para que el Consulto exponga el alcance de la Consultoría contratado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y lo que se había desarrollado hasta el momento.

Existieron varias consultas e intercambio de información entre el Consultor y los delegados concurrentes a la reunión.

3.4) *Reunión de Trabajo con Procuraduría del Municipio del DMQ:*

La reunión se realizó el 22 de julio de 2020 a las 15h00 a través de la plataforma de videoconferencias Zoom.

Los asistentes de parte de esta empresa fueron:

- Eduardo Regalado Mantilla como Funcionario Directivo
- Christian Ayala como Servidor Municipal de dicha dependencia
- Santiago Jaramillo como Subprocurador Metropolitano para la Secretaría de Movilidad
- Pablo Muñoz, abogado de la Secretaría de Movilidad
- De parte de El Consultor estuvieron presentes el Dr. Juan Carlos Peralvo y el Ab. Marco Sotomayor Camacho.

Los principales puntos se centraron los proyectos de ordenanza que se están manejando en el Concejo Municipal respecto al SITP-DMQ y la modificación tarifaria que se está trabajando a nivel de Concejo. Dentro de los principales puntos que se trataron están:

- (i) Es importante que el tema tarifario en el transporte y la definición de las nuevas tarifas del transporte público en el DMQ se definan, ya que con ello se procederá a suscribir nuevos contratos de operación con las operadoras de transporte y así promover la gestión de los recursos de los subsistemas a través de / los fideicomisos de recaudo.
- (ii) La importancia de la contratación de los sistemas inteligentes de transporte para que la integración del transporte en el DMQ se efectivice.

3.5) *Reunión de Trabajo con la Secretaría de Movilidad del Municipio del DMQ:*

La reunión se realizó el 06 de agosto de 2020 a las 12h00 a través de la plataforma de videoconferencias Zoom.

Los asistentes de parte de esta empresa fueron:

- Fernando Narváez como Director de Desarrollo Tecnológico
- Henry Vilatuña como Director de Políticas y Planeamiento
- Pablo Muñoz Director Jurídico
- De parte de El Consultor estuvieron presentes el Dr. Juan Carlos Peralvo y el Ab. Marco Sotomayor Camacho.

Los temas tratados se centraron principalmente en definir la conveniencia o no de un esquema fiduciario en donde haya un solo fideicomiso de recaudo para todo el SMTP del DMQ o varios fideicomisos, uno por cada subsistema de transporte. Dentro de los principales puntos que se trataron están:

- (i) El criterio que manejan los representantes de la Secretaría de Movilidad es que se pueda tomar una decisión de un esquema

fiduciario con uno o varios fideicomisos tomando en cuenta el tema de costes operativos en el caso de que se tengan varios fideicomisos.

- (ii) La Secretaría de Movilidad está pendiente de que se aprueben las ordenanzas tanto de tarifas como aquella que regule el SITP-DMQ para que se pueda efectivizar y poner en marcha la contratación de los sistemas inteligentes de transporte.
- (iii) El control debe ser centralizado, el manejo de los recursos debe estar centrado en una sola autoridad de movilidad.

3.6) *Reunión de Trabajo con Unitrans-Q:*

La reunión se realizó el 12 de agosto de 2020 a las 12h00 a través de la plataforma de videoconferencias Zoom.

Los asistentes de parte de esta empresa fueron:

- Jorge Yáñez, representante de Unitrans-Q y Translatinos
- Yadira Yáñez representante de Translatinos
- Cesar Daga representante de la compañía Tranzeta
- De parte de El Consultor estuvieron presentes el Dr. Juan Carlos Peralvo y el Ab. Marco Sotomayor Camacho

El principal tema tratado es la conveniencia del fideicomiso para la transparencia del manejo de los recursos en el sistema de transporte del DMQ. Dentro de los principales puntos que se trataron están:

- (i) Es importante clarificar quién asumirá los costos que va a representar tener un fideicomiso o esquema fiduciario.

- (ii) Es necesario reformar el tema tarifario en el DMQ para que la implementación del fideicomiso o varios fideicomisos pueda funcionar.

3.7) *Reunión de Trabajo con la Compañía de Transporte Planeta Transplaneta S.A.:*

La reunión se realizó el 13 de agosto de 2020 a las 10h00 a través de la plataforma de videoconferencias Zoom.

Los asistentes de parte de esta empresa fueron:

- Segundo Rea como Gerente General
- Gilberto Martínez como Presidente
- De parte de El Consultor estuvieron presentes el Dr. Juan Carlos Peralvo y el Ab. Marco Sotomayor Camacho

Los principales temas tratados se centraron en la experiencia que esta empresa ha tenido con el modelo de gestión de “caja común” y la apertura que tienen para la implementación de un esquema fiduciario para el tema de recaudo. Dentro de los principales puntos que se trataron están:

- (i) Transplaneta confirma que tiene experiencia con resultados positivos respecto del modelo de gestión de “caja común”.
- (ii) Confirman que el coste operativo de constituir uno o varios fideicomisos es importante y quién asumirá dichos costes.

3.8) *Reunión de Trabajo con la Cámara de Transporte Público Masivo del Distrito Metropolitano de Quito:*

La reunión se realizó el 14 de agosto de 2020 a las 10h00 a través de la plataforma de videoconferencias Zoom.

Los asistentes de parte de esta empresa fueron:

- Pablo Lima como Gerente General de la Cámara de Transporte
- Carlos Poveda como Gerente General del Consorcio Sur Occidental
- Homero Ramírez como Gerente General del Consorcio Sur Occidental G8
- De parte de El Consultor estuvo presente el Ab. Marco Sotomayor Camacho

Los principales temas tratados fueron los siguientes:

- (i) El Consorcio Sur Occidental estuvo de acuerdo en que se maneje un esquema fiduciario de un fideicomiso madre y varios fideicomisos secundarios.
- (ii) Se encuentran familiarizados con el modelo de gestión de “caja común” y ven que ese modelo sirve adecuadamente.
- (iii) Aclaran que no están familiarizados con sistemas inteligentes de transporte.

3.9) *Asistencia a la presentación de la Ronda de Negocios Virtual para los requerimientos y estructura de los Sistemas Inteligentes de Transporte:*

La reunión se realizó el 14 de agosto de 2020 a las 10h00 a través de la plataforma de videoconferencias Zoom

La asistencia del Consultor, en la persona del Dr. Juan Carlos Peralvo se dio a pedido expreso de la Secretaría de Movilidad. El objetivo de la Ronda de Negocios fue presentar los distintos requerimientos, y explicar la estructura de los Sistemas Inteligentes de Transporte como herramienta fundamental del SITP-DMQ al sector privado, igualmente invitado.

En la Ronda de Negocios se pudo escuchar las principales dudas y consultas que los distintos actores privados en cuanto a la visión y necesidades que el Municipio del DMQ tiene respecto de los Sistemas Inteligentes de Transporte.

3.10) *Reunión de Trabajo con el Consorcio Central Norte:*

La reunión se realizó el 14 de agosto de 2020 a las 16h00 a través de la plataforma de videoconferencias Zoom.

Los asistentes de parte de esta empresa fueron:

- Ney Jiménez como Gerente General del Consorcio Central Norte
- De parte de El Consultor estuvo presente el Ab. Marco Sotomayor Camacho

Los principales temas a tratar fueron los siguientes:

- (i) El señor Ney Jiménez está abierto a cualquiera de los dos esquemas fiduciarios propuestos sea que haya un solo fideicomiso o varios fideicomisos.
- (ii) En todo caso en la función del único o varios fideicomisos que se establezcan debe primar la transparencia y manejo rápido y efectivo de recursos.

3.11) *Reunión de trabajo con el Fondo Ambiental del Distrito Metropolitano de Quito:*

La reunión se realizó el 20 de agosto de 2020 a las 15h30 a través de la plataforma de videoconferencias Zoom. Estuvieron presentes representantes de la Secretaría de Movilidad, el Fondo Ambiental del DMQ y el Consultor.

El contexto de esta convocatoria, la cual fue sugerida por la Secretaría de Movilidad del DMQ y se planteó como una **reunión adicional** a las inicialmente previstas, tuvo como objetivo conocer la experiencia del Fondo Ambiental del DMQ en la constitución de un fideicomiso mercantil. De esta manera, se pudo recoger dicha experiencia, teniendo como principal conclusión un beneficio evidente destacando la transparencia en el manejo de los recursos por parte de recursos.

3.12) *Reunión de trabajo con el Fondo para la Protección del Agua (FONAG):*

La reunión se realizó el 27 de agosto de 2020 a las 15h00 a través de la plataforma de videoconferencias Zoom. Estuvieron presentes representantes de la Secretaría de Movilidad, el FONAG y el Consultor.

El contexto de esta convocatoria, la cual fue sugerida por la Secretaría de Movilidad del DMQ y se planteó como una **reunión adicional** a las inicialmente previstas, tuvo como objetivo conocer la experiencia del FONAG en la constitución de un fideicomiso mercantil. De esta manera, se pudo recoger dicha experiencia, teniendo como principal conclusión un beneficio evidente destacando la transparencia en el manejo de los recursos por parte de recursos.

3.13) *Resumen:*

A efectos de sintetizar los principales criterios que se desprendieron de las reuniones de trabajo, se ha dividido dichos criterios en dos secciones: (i) aquellos **criterios unánimes** de parte de todos los delegados, (ii) aquellos **criterios divididos** entre los distintos delegados de las entidades referidas.

3.13.1) Criterios unánimes:

3.13.1.1) Un esquema fiduciario, mas que conveniente, es necesario para el manejo de los recursos de los ingresos del sistema de transporte en el DMQ. Hay total apertura de todos los

delegados a manejar los recursos del transporte público en el DMQ a través de una figura fiduciaria.

- 3.13.1.2) El fideicomiso de recaudo debe tener en cuenta los temas de ingresos tarifarios y aquellos no tarifarios como son subsidios, aportes del Estado, ingresos comerciales de publicidad en estaciones, de telecomunicaciones etc.
- 3.13.1.3) El esquema fiduciario escogido, debe ser un ente totalmente neutro e imparcial. Debe ser generador de certezas. Debe actuar en función de políticas e instrucciones claras. Daría confianza a los operadores privados, mejoraría indicadores de gestión a nivel de transporte.
- 3.13.1.4) El esquema fiduciario escogido debe mantener instrucciones claras y precisas respecto de un orden de prelación de pagos a los diferentes actores del transporte público del DMQ.
- 3.13.1.5) Es necesario analizar los costes operativos de la implementación de un esquema fiduciario, y cómo se asumirían los mismos, ya que al momento el régimen tarifario es insuficiente para asumir dichos costos.

3.13.2) Criterios divididos:

La división de criterios se enmarca en **dos opciones concretas de esquemas fiduciarios propuestas por el Consultor hacia los delegados en el marco de las reuniones de trabajo**, en función de ir consolidando un esquema para esta Consultoría, a efectos de conocer el criterio de los delegados de las distintas entidades. Dichas opciones son:

- (i) Un esquema fiduciario compuesto por la constitución de un Fideicomiso Único que se encargue del manejo de los

recursos de todos los subsistemas de transporte público dentro del DMQ.

- (ii) Un esquema fiduciario compuesto por la constitución de varios fideicomisos, es decir: (ii.a) un fideicomiso principal o “madre” que cumplirá con funciones generales respecto del manejo de los ingresos de transporte, y (ii.b) un fideicomiso específico y secundario para cada entidad que maneja cada subsistema de transporte en el DMQ, que atenderán a las necesidades y realidades específicas respecto de los manejos de recursos de cada una de dichas entidades.

En síntesis, los delegados de las distintas entidades se pronunciaron de la siguiente manera:

- 3.13.2.1) Representantes de algunas entidades, consideran que debe haber **un único fideicomiso que maneje el recaudo en el sistema de transporte en el DMQ**. Los principales argumentos que se mencionaron para apoyarse en este criterio son:
 - 3.13.2.1.1) El costo operativo de manejar un único fideicomiso frente al costo operativo de constituir varios fideicomisos será mayor en el segundo caso, ya que los gastos operativos de varios fideicomisos, como por ejemplo los de administración fiduciaria, serán mayores.
- 3.13.2.2) Representantes de otro grupo de entidades consideran que debe haber un esquema **fiduciario con varios fideicomisos: un fideicomiso principal y un fideicomiso secundario por cada subsistema de transporte en el**

DMQ. Los principales argumentos que se mencionaron para apoyarse en este criterio son:

3.13.2.2.1) Un esquema fiduciario con varios fideicomisos es necesario pues dicho esquema reconoce la diferencia de ingresos tarifarios y aquellos no tarifarios como son subsidios, aportes del Estado, ingresos comerciales de publicidad en estaciones, de telecomunicaciones etc.

Dichos ingresos no tarifarios deben ser discriminados, pues son específicos y generados por cada subsistema de transporte, con lo cual deben ser administrados bajo la realidad y necesidades específicas de cada subsistema de transporte, que será manejado por su respectivo fideicomiso secundario.

3.13.2.2.2) La conveniencia de que haya un fideicomiso principal o “general” es que el mismo administre los fondos derivados de las tarifas de transporte de todos los subsistemas. Posteriormente dicho fideicomiso debe hacer los cálculos respectivos para transferir, de manera íntegra y transparente, los recursos recaudados a cada subsistema de transporte.

3.13.2.2.3) Sin embargo, cada subsistema de transporte genera otros ingresos comerciales (aparte de los ingresos tarifarios) derivados de la explotación del subsistema como tal (publicidad, arriendo de áreas circundantes etc.,) fondos que deben ir

necesariamente a un fideicomiso propio de dicho subsistema.

- 3.13.2.2.4) Cada fideicomiso, de cada subsistema de transporte, deberá manejar su propio orden de prelación. El fideicomiso general o principal deberá recibir simplemente todos los ingresos en bruto de tarifas y subsidios y este fideicomiso madre simplemente traslada dichos ingresos a los fideicomisos secundarios de cada subsistema de transporte, para que estos últimos apliquen el orden de prelación.

Producto No. 2.3:

Recomendación del o de los Fideicomisos a desarrollar y Propuesta de hoja de ruta para su conformación

Recomendación del o de los Fideicomisos a desarrollar:

Antecedentes

Para efectos de desarrollar el Producto 2.3 de la presente Consultoría, hemos considerado lo siguiente:

- La normativa vigente y aplicable respecto del Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP – DMQ), la cual ha quedado recogida y analizada en el Producto # 2.1.
- La información y documentación provista por la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, consistente en informes de consultorías, proyectos de ordenanzas, resoluciones, términos de referencia, entre otros documentos, lo que ha quedado enunciado en el Producto # 1.
- La información recabada en los diferentes talleres y conferencias de trabajo mantenidos con múltiples actores interesados e involucrados en el establecimiento del SITP – DMQ, la que ha quedado también señalado en el Producto # 2.2.

Modelos de Estructura Fiduciaria:

Como parte de nuestra Consultoría, hemos analizado cada uno de los puntos señalados en los Antecedentes de este Producto # 2.3, y hemos llegado a la conclusión de que **existen**

dos (2) posibles Modelos para establecer, poner en marcha y operar el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP):

- **Modelo 1: Fideicomiso Único**

En este modelo, se plantea la estructuración y constitución de un solo Fideicomiso Mercantil, al cual lo llamaremos “Fideicomiso Único”, el cual englobaría y manejaría la integridad del SITP y de los 4 Subsistemas, todo ello dentro de una sola estructura.

En este modelo, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ) sería el Constituyente Inicial del Fideicomiso, y las cuatro Empresas Públicas que manejan cada uno de los respectivos Subsistemas, serían Constituyentes Adherentes.

El Fideicomiso Único contendría dos conjuntos de reglas e instrucciones fiduciarias: (i) unas instrucciones y disposiciones generales, que aplicarían, por igual, a todos los Constituyentes (tanto al Constituyente Inicial como a los Constituyentes Adherentes), es decir que serían aplicables a todos los Subsistemas, sin distinción entre sí; y, (ii) unas instrucciones y disposiciones particulares, que aplicarían, caso por caso, a cada Constituyente Adherente específico y, por ende, a cada Subsistema en particular.

Ahora bien, siempre va a ser necesario que en esta macro – estructura fiduciaria exista un grado mínimo de estandarización y uniformidad, de tal manera que el Fideicomiso no tenga una cantidad excesiva de diferencias, especificidades y particularidades en las instrucciones fiduciarias aplicables al Constituyente Inicial y a los Constituyentes Adherentes, y entre los Constituyentes Adherentes entre sí, pues se volvería un mare magnum imposible de administrar.

En este Modelo, los Ingresos y Egresos funcionarían de la siguiente manera:

- Ingresos: El Fideicomiso se alimentaría de: (i) ingresos operacionales, que corresponden a las Tarifas por el uso del servicio público de transporte de pasajeros; y, (ii) ingresos no – operacionales, que corresponden a asignaciones presupuestarias municipales, y otros ingresos como, por ejemplo: regalías por concesiones, por publicidad, etc.

Será fundamental distinguir y separar dentro de este Fideicomiso: (i) los ingresos operacionales de todos los Subsistemas, que se consolidan en una sola cuenta, a la cual se le aplica el concepto de Cámara de Compensación dispuesta por la Secretaría de Movilidad, luego de lo cual se asignan y entregan los recursos que le corresponde a cada Subsistema; y, (ii) los ingresos no – operaciones individuales de cada Subsistema, que benefician exclusivamente al Subsistema correspondiente.

- Egresos: De manera muy similar a lo descrito para el caso de los Ingresos, en cuanto a los Egresos tendríamos: (i) egresos comunes, que corresponde realizar al Fideicomiso, por cuenta de todos los Subsistemas, pues corresponde a todos ellos por igual; y, (ii) egresos individuales, que corresponden a un Subsistema en particular, que podrán ser iguales o diferentes entre sí.

En este sentido, la Fiduciaria deberá aplicar un muy cuidadoso proceso de Orden de Prelación, para cubrir: operación y mantenimiento de cada uno de los Subsistemas, cumplimiento de compromisos financieros de cada uno de los Subsistemas, cumplimiento de compromisos no – financieros de cada uno de los Subsistemas, y entrega de remanentes, de existir, a cada una de las Empresas Públicas. Para estos efectos, se deberá manejar un

alto grado de coordinación e información entre la Fiduciaria del Fideicomiso Único y cada una de las Empresas Públicas.

- Remanentes: Luego de aplicar la mecánica antes descrita en cuanto al tratamiento de Ingresos y Egresos, quedará en el Fideicomiso Único, la tarea de identificar con precisión los remanentes que le corresponde a cada Subsistema en particular, de tal manera que sean entregados a la Empresa Pública respectiva.

Para efectos del manejo idóneo de Ingresos, Egresos y Remanentes en el Fideicomiso Único, dicho Fideicomiso deberá necesariamente aplicar el concepto contable – fiduciario de “Subcuentas”.

Para explicar de la manera más sencilla y gráfica posible el concepto de las Subcuentas, sugerimos visualizar al Fideicomiso Único como una gran bolsa, dentro de la cual existen bolsas más pequeñas, que corresponden a las Subcuentas de cada Subsistema. Cada una de las bolsas más pequeñas permite manejar contablemente recursos, flujos, ingresos, egresos, destinos, objetivos, etc.

En todo caso, es importante dejar claro que el concepto de “Subcuentas” es netamente el manejo ordenado de registros contables, sin que se pueda afirmar (ni entender) que con las Subcuentas existe un aislamiento patrimonial y legal entre las Subcuentas. A pesar del manejo pulcro de Subcuentas, es inevitable e imposible dejar de observar que se trata de un solo Fideicomiso.

Por lo dicho, para este Modelo funcione apropiadamente en la práctica, se necesita de un alto grado de orden, de disciplina, de uniformidad, de puntualidad, de rigurosidad y de responsabilidad en los directores y equipos de trabajo de cada uno de los Subsistemas, quienes alimentan de información al Fideicomiso Único, de tal manera que no existan o, al menos, no sean recurrentes posibles errores,

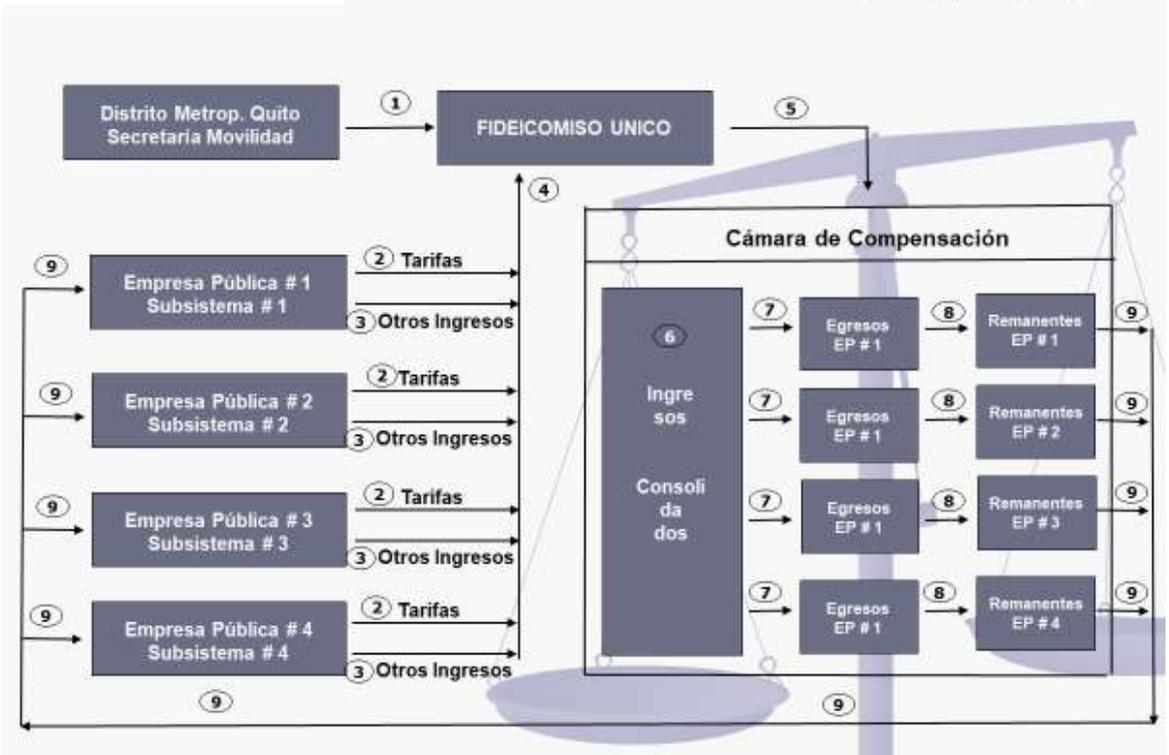
omisiones, retrasos u otras faltas operativas que generen inconvenientes en la administración del Fideicomiso Único, pues eso afectaría no sólo al Fideicomiso Único, sino también a todos los Subsistemas.

Válido agregar que en este Modelo es imprescindible la contratación de una Fiduciaria con gran solidez, experiencia, sistemas, infraestructura y equipo humano que permita administrar, sin errores, un Mega Fideicomiso, con alta carga de operatividad, controles, seguimiento y alertas tempranas, que permitan asegurar la eficiente administración de este Fideicomiso.

Sin querer generar un sentimiento negativo hacia el Modelo de Fideicomiso Único (pues si fuera así, no habrían este tipo de Fideicomisos), es importante señalar que en el caso de acciones legales iniciadas por terceros contra una Empresa Pública y Subsistema específicos, por un asunto atinente exclusivamente a esa Empresa Pública y Subsistema en particular, podría ocurrir que esas acciones legales generen un efecto “contagio” indeseado hacia todo el Fideicomiso Único y sus diferentes Subcuentas.

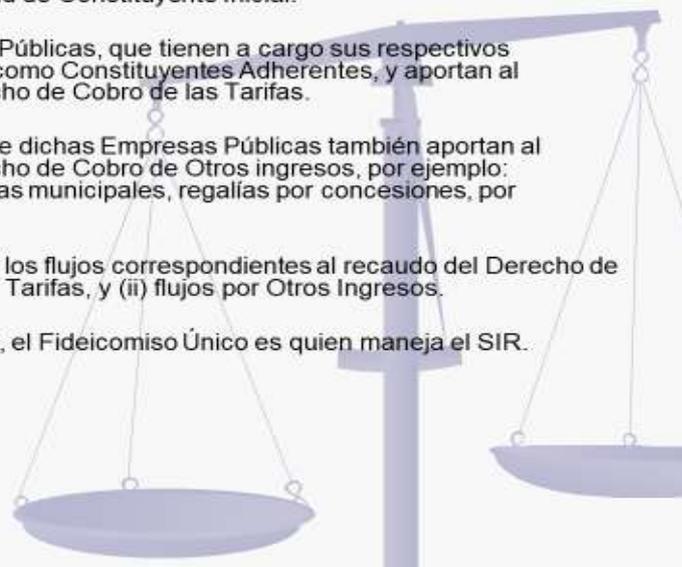
Consideramos que coadyuva en la explicación y entendimiento de este Modelo, el gráfico que incluimos a continuación:

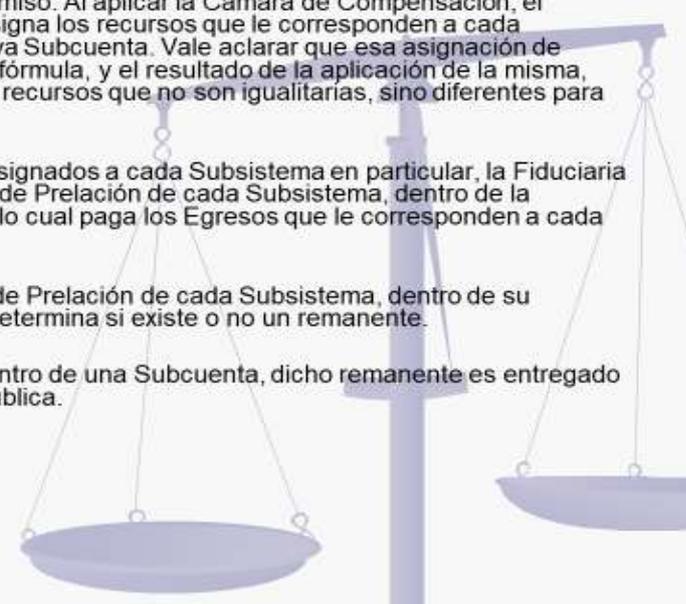
**FIDEICOMISO UNICO
MODELO No. 1**



**FIDEICOMISO UNICO
DESCRIPCION / 1 de 2**

1. El Municipio de Quito, a través de la Secretaría de Movilidad, constituye el Fideicomiso Unico en calidad de Constituyente Inicial.
2. Cada una de las Empresas Públicas, que tienen a cargo sus respectivos Subsistemas, comparecen como Constituyentes Adherentes, y aportan al Fideicomiso Unico, el Derecho de Cobro de las Tarifas.
3. Adicionalmente, cada una de dichas Empresas Públicas también aportan al Fideicomiso Unico, el Derecho de Cobro de Otros ingresos, por ejemplo: asignaciones presupuestarias municipales, regalías por concesiones, por publicidad, etc.
4. El Fideicomiso Único recibe los flujos correspondientes al recaudo del Derecho de cobro, es decir: (i) flujos por Tarifas, y (ii) flujos por Otros Ingresos.
5. Al recibir todos los Ingresos, el Fideicomiso Único es quien maneja el SIR.



- 
6. La Fiduciaria consolida todos los Ingresos, de todos los Subsistemas, en una sola cuenta, y aplica la Cámara de Compensación. En este punto entra en operación las Subcuentas del Fideicomiso. Al aplicar la Cámara de Compensación, el Fideicomiso determina y asigna los recursos que le corresponden a cada Subsistema en su respectiva Subcuenta. Vale aclarar que esa asignación de recursos es en base a una fórmula, y el resultado de la aplicación de la misma, determina asignaciones de recursos que no son igualitarias, sino diferentes para cada Subsistema.
 7. Con cargo a los recursos asignados a cada Subsistema en particular, la Fiduciaria procede a aplicar el Orden de Prelación de cada Subsistema, dentro de la respectiva Subcuenta, con lo cual paga los Egresos que le corresponden a cada Subsistema específico.
 8. Luego de aplicar el Orden de Prelación de cada Subsistema, dentro de su respectiva Subcuenta, se determina si existe o no un remanente.
 9. De existir un remanente dentro de una Subcuenta, dicho remanente es entregado a la respectiva Empresa Pública.

- **Modelo 2: Fideicomiso Master con Fideicomisos Individuales**

En este Modelo se propone una estructura en la cual existirían un (1) Fideicomiso Master y un (1) Fideicomiso Individual por cada Subsistema. En tal sentido, hablando de los Subsistemas que actualmente se encuentran operativos, entonces tendríamos tres (3) Fideicomisos Individuales.

En este Modelo: (i) el Fideicomiso Master tendría al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ) como el Constituyente Inicial del Fideicomiso, y las cuatro Empresas Públicas que manejan cada uno de los respectivos Subsistemas, serían Constituyentes Adherente, pero únicamente con el objetivo de expresar su conformidad y adhesión al esquema; y, (ii) el Fideicomiso Individual correspondiente tendría a la respectiva Empresa Pública como Constituyente, y no habría ningún Constituyente Adherente.

El Fideicomiso Master tendría tres grandes funciones: (i) recibir el flujo correspondiente a las Tarifas por el uso del servicio público de transporte de pasajeros; (ii) aplicar la fórmula de distribución de la Cámara de Compensación dispuesta por la Secretaría de Movilidad; y, (iii) entregar los recursos correspondientes a cada Fideicomiso Individual del Subsistema correspondiente.

Posteriormente, cada Fideicomiso Individual tendría las siguientes funciones: (i) recibirá los recursos entregados por el Fideicomiso Master, conforme lo descrito en el párrafo anterior; (ii) recibirá los ingresos no – operaciones que le corresponden al Subsistema en particular, entre ellos, asignaciones presupuestarias municipales, regalías por concesiones, publicidad, etc; y, (iii) destinará dichos recursos para aplicar un Orden de Prelación, que es propio y exclusivo de ese Subsistema, para cubrir: operación y mantenimiento, cumplimiento de compromisos financieros, cumplimiento de compromisos no – financieros, y entrega de remanentes, de existir, a la Empresa Pública correspondiente a dicho Subsistema.

En este Modelo, los Ingresos y Egresos funcionarían de la siguiente manera:

- En el caso del Fideicomiso Master:
 - Ingresos: El Fideicomiso Master se alimentaría de ingresos operacionales de todos los Subsistemas, que corresponden a las Tarifas por el uso del servicio público de transporte de pasajeros.

Egresos: El Fideicomiso Master aplicaría la fórmula de distribución de la Cámara de Compensación dispuesta por la Secretaría de Movilidad, entregando a cada Fideicomiso Individual, los recursos que le corresponden al respectivo

Subsistema, en virtud de la aplicación de la fórmula antes mencionada.

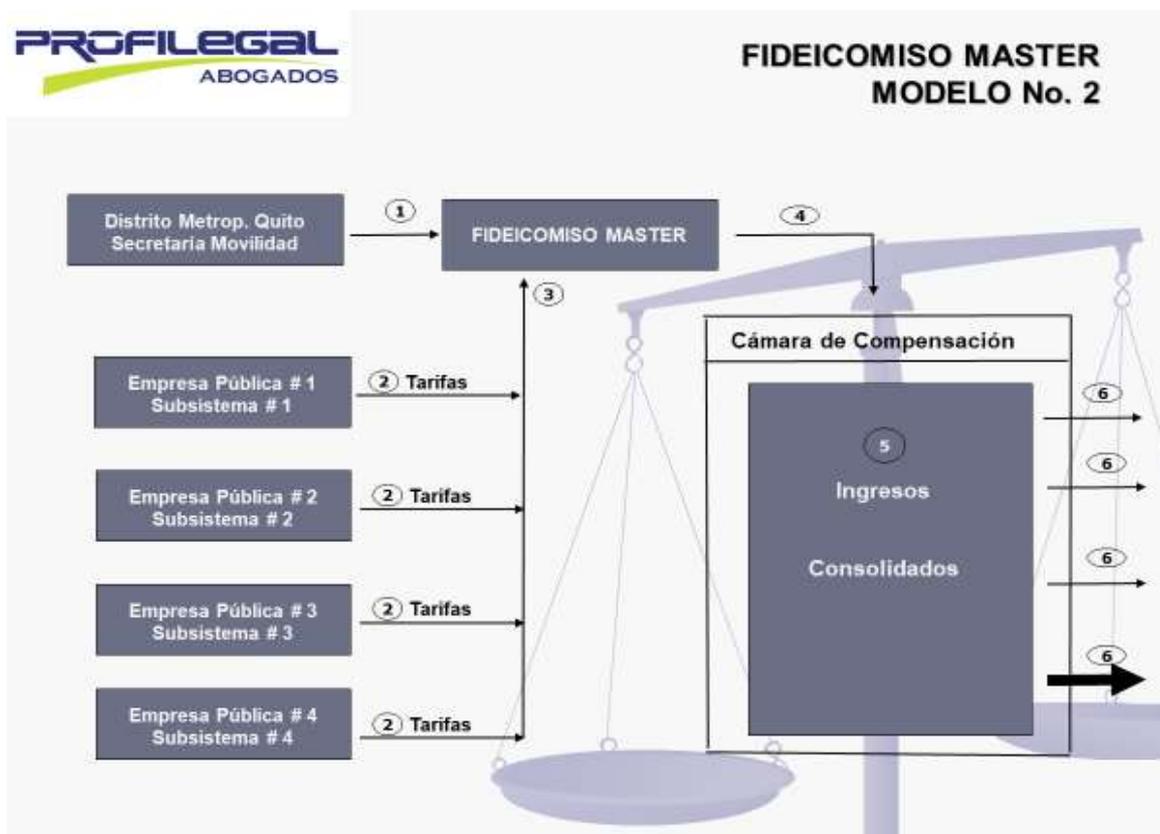
- En el caso de cada Fideicomiso Individual:
 - Ingresos: Cada Fideicomiso Individual se alimentaría de: (i) ingresos distribuidos por el Fideicomiso Master; y, (ii) ingresos no – operacionales, que corresponden a asignaciones presupuestarias municipales y otros ingresos como, por ejemplo: regalías por concesiones, por publicidad, etc.
 - Egresos: Cada Fideicomiso Individual aplicaría su propio Orden de Prelación, consistente en destinar los recursos y disponibilidades propias del Fideicomiso Individual para: (i) cubrir costos y gastos propios de operación y mantenimiento del respectivo Subsistema; (ii) cubrir obligaciones financieras propias del respectivo Subsistema; (iii) cubrir otras obligaciones no – financieras propias del respectivo Subsistema; y, (iv) entregar el remanente, de existir, a la correspondiente Empresa Pública que tiene a su cargo el respectivo Subsistema.

En este Modelo la administración fiduciaria es más liviana. Cada Fideicomiso Individual estará más centrado en sus objetivos propios y específicos; será menos dependiente de la acuciosidad o no de otros Subsistemas; en caso de inconvenientes, se podrá controlar y evitar el efecto “contagio” hacia otros

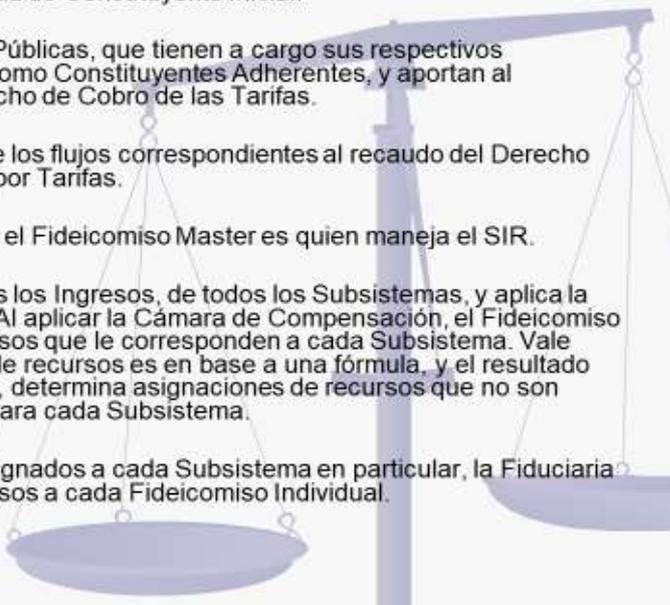
Subsistemas; y se tendrá mayor libertad para definir sus propios Ordenes de Prelación, etc.

En esa misma línea, se podrá seleccionar a varias Fiduciarias que administren estos varios Fideicomisos, generando un esquema de pesos y contrapesos, que motive y obligue a las Fiduciarias a cumplir con sus labores de administración de manera eficiente, pues entre las Fiduciarias se estarán “observando y presionando” continua y permanentemente en sus acciones, omisiones, proactividad o reactividad, generando un mecanismo natural de alertas tempranas.

Consideramos que coadyuva en la explicación y entendimiento de este Modelo, el gráfico que incluimos a continuación:

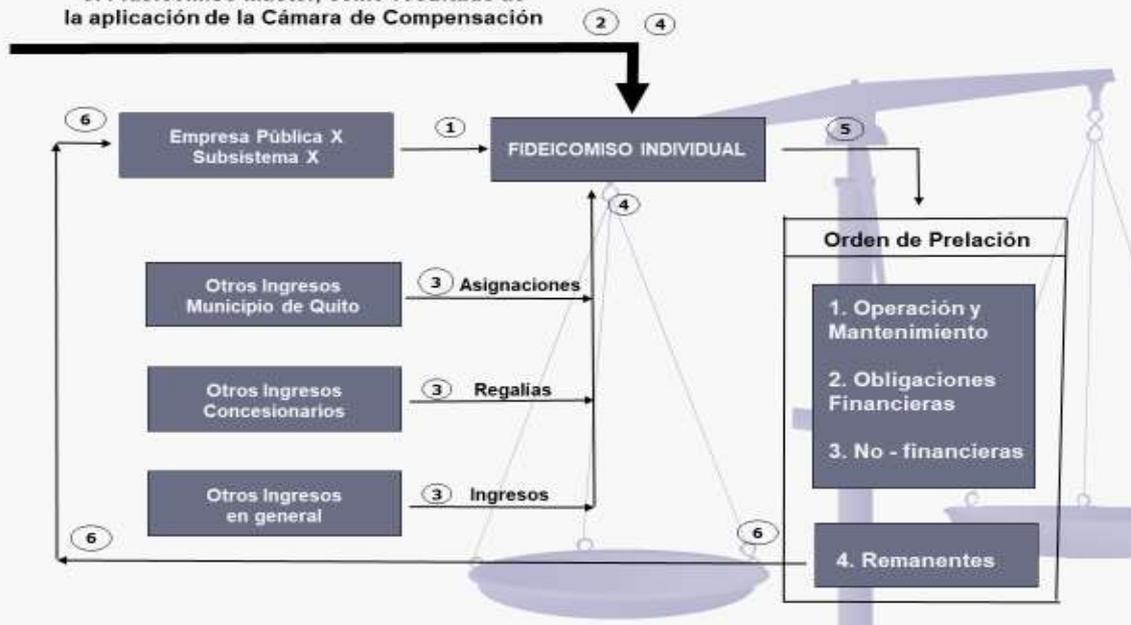


**FIDEICOMISO MASTER
DESCRIPCION**

1. El Municipio de Quito, a través de la Secretaría de Movilidad, constituye el Fideicomiso Master en calidad de Constituyente Inicial.
 2. Cada una de las Empresas Públicas, que tienen a cargo sus respectivos Subsistemas, comparecen como Constituyentes Adherentes, y aportan al Fideicomiso Master, el Derecho de Cobro de las Tarifas.
 3. El Fideicomiso Master recibe los flujos correspondientes al recaudo del Derecho de cobro, es decir los flujos por Tarifas.
 4. Al recibir todos los Ingresos, el Fideicomiso Master es quien maneja el SIR.
 5. La Fiduciaria consolida todos los Ingresos, de todos los Subsistemas, y aplica la Cámara de Compensación. Al aplicar la Cámara de Compensación, el Fideicomiso determina y asigna los recursos que le corresponden a cada Subsistema. Vale aclarar que esa asignación de recursos es en base a una fórmula, y el resultado de la aplicación de la misma, determina asignaciones de recursos que no son igualitarias, sino diferentes para cada Subsistema.
 6. Con cargo a los recursos asignados a cada Subsistema en particular, la Fiduciaria procede a entregar los recursos a cada Fideicomiso Individual.
- 

**FIDEICOMISO INDIVIDUAL
MODELO No. 2**

Asignación de recursos que viene desde el Fideicomiso Master, como resultado de la aplicación de la Cámara de Compensación



**FIDEICOMISO INDIVIDUAL
DESCRIPCION**

1. Cada una de las Empresas Públicas constituye su propio y específico Fideicomiso Individual en calidad de Constituyente.
2. La Empresa Pública correspondiente aporta al Fideicomiso Individual, el Derecho de Cobro de la Asignación de recursos que proviene del Fideicomiso Master, luego de que haya aplicado la Cámara de Compensación.
3. Adicionalmente, la Empresa Pública correspondiente también aporta al Fideicomiso Individual, el Derecho de Cobro de Otros ingresos, por ejemplo: asignaciones presupuestarias municipales, regalías por concesiones, por publicidad, etc.
4. El Fideicomiso Individual recibe los flujos correspondientes al recaudo del Derecho de cobro, es decir: (i) flujos entregados por el Fideicomiso Master, y (ii) flujos por Otros Ingresos.
5. Con cargo a los recursos recibidos por el Fideicomiso Individual, la Fiduciaria procede a aplicar el Orden de Prelación, con lo cual paga los Egresos que le corresponden al Subsistema en particular.
6. De existir un remanente dentro del Fideicomiso Individual, dicho remanente es entregado a la Empresa Pública respectiva.

Conclusiones y Recomendaciones:

1. Debemos partir de una realidad indiscutible: el Art. IV.2.235 del Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito establece que el Sistema Integrado de Recaudo correspondiente al Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito debe manejarse a través de una estructura fiduciaria:

“Art. IV.2.235.- Actores.- El diseño, implementación y operación del SIR comprende los procesos que lo soportan, una plataforma tecnológica y la participación activa de varios actores, entre otros, cuyo papel y responsabilidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, se define a continuación:

a. La Secretaría a cargo de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, responsable de la determinación de las políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, así como de la evaluación del cumplimiento de esas políticas y de la normativa correspondiente.

b. El Administrador del Sistema, responsable de la formulación y expedición de las reglas de carácter técnico y operativo, los instrumentos de planificación operativa aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, así como de su seguimiento y evaluación.

c. La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTPO) o EPQ (Empresa de Pasajeros de Quito) o quien haga sus veces como operador de los

servicios municipales de transporte público de pasajeros en superficie y que forman parte del- Subsistema Metrobus-Q.

d. La Empresa Pública Metropolitana del Metro de Quito (EPMMQ), responsable de administrar y gestionar la construcción y operación del Metro de Quito.

e. La entidad u operador responsable de administrar y gestionar la construcción y operación del Subsistema de Transporte Público de Pasajeros, Quito Cables.

f . Los Operadores de Transporte responsables de la operación del Subsistema de Transporte Convencional, a través de los Contratos de Operación y habilitaciones operacionales emitidas por la Secretaría responsable de la Movilidad.

g. El o los delegatarios que se encarguen de la implementación, operación e integración de los Sistemas Inteligentes de Transporte que les hayan sido asignados formalmente.

h. Un Administrador de Fondos, que será el responsable de la distribución de los ingresos de acuerdo a las instrucciones que emita la Autoridad delegante.

i. Los Usuarios del servicio de transporte público.”

2. Si bien la normativa antes citada es suficientemente clara y contundente en cuanto a la obligación de crear una estructura fiduciaria de administración de

fondos, debe agregarse que la puesta en marcha y operación del SITP requiere, sin duda alguna, de la creación del concepto, virtudes y ventajas que conlleva la implementación de un patrimonio autónomo, separado e independiente, dotada de personalidad jurídica, como lo es el Fideicomiso Mercantil en el Ecuador, que permita aislar de manera legal, contable y financiera: recursos, flujos, ingresos y egresos, con el objetivo de administrar dicho esquema de manera cabal, eficiente y profesional, en miras a una correcta recepción de tarifas, objetiva aplicación de fórmulas de cálculo y distribución de flujos, y ordenada asignación de recursos para cubrir operación y mantenimiento, así como obligaciones financieras y no – financieras, que permitan asegurar continuidad en el funcionamiento del SITP – DMQ.

Y, justamente, la figura del Fideicomiso Mercantil, en el Ecuador y en el mundo, como vehículo legal de propósito exclusivo, es la que permite alcanzar ese grado de independencia y objetividad en el cumplimiento de las instrucciones fiduciarias establecidas en el contrato de constitución del Fideicomiso Mercantil, al que todos quedan sometidos irrevocablemente.

3. Como ha quedado señalado en el punto anterior, cuando pasamos revista de los dos Modelos de Estructuras Fiduciarias que podrían implementarse para la puesta en marcha y operación del SITP, es claro que cualquiera de los dos modelos podrían estructurarse e implementarse.

Ahora bien, el encargo formulado a través de la Consultoría, es que nosotros generemos una “recomendación” sobre la Estructura Fiduciaria a aplicar.

En tal sentido, cabe hacer las siguientes reflexiones como preámbulo de nuestra recomendación:

- El SITP no es un sistema que ya ha venido operando por varios años, que ha atravesado vicisitudes y logrado superarlas, y que está en pleno funcionamiento exitoso. Por el contrario, será un sistema nuevo (que a la presente fecha, aún no ha sido establecido), que enfrentará sus propios retos, período de prueba, etapas de aprendizaje y de adecuación constante, especialmente durante la fase inicial.
- Adicional a lo anterior, cada Subsistema (y su respectiva Empresa Pública por detrás) no sólo que tendrá que pasar por una fase intensa de aprendizaje y mejoramiento continuo, sino que también tendrá que armonizar su operación propia e interconexión con el SITP, proceso que no siempre será sencillo.
- A la situación anterior, que resulta previsible e inevitable en todo proceso nuevo, vale agregar que el encargar la administración de un Mega Fideicomiso a una sola Fiduciaria, podría conllevar difíciles interacciones entre dicha Fiduciaria y los múltiples actores de los Subsistemas, además de los estamentos de control y seguimiento Municipal que estarán interesados en conocer la operatividad del SITP y del Fideicomiso.

Por todas estas razones, en nuestra opinión, consideramos que resulta más apropiado a la realidad actual, el Modelo 2 de Fideicomiso Master con Fideicomisos Individuales, que permitirá:

- Manejar el Fideicomiso Master para recibir los ingresos correspondientes a Tarifas por el uso del servicio público de transporte de pasajeros.

- Administrar la aplicación de la fórmula de distribución de la Cámara de Compensación dispuesta por la Secretaría de Movilidad.
 - Destinar los recursos correspondientes a cada Subsistema, hacia el Fideicomiso Individual de dicho Subsistema.
 - Independizar los flujos adicionales del Subsistema en específico, permitiendo que ingresos no – operacionales como, por ejemplo, asignaciones presupuestarias específicas, regalías por concesiones, regalías por publicidad, y otros posibles ingresos, se manejen de manera autónoma, aislada e independiente dentro del respectivo Fideicomiso.
 - Permitir que en el Fideicomiso Individual se aplique el Orden de Prelación del Subsistema correspondiente, facilitando que se cubran de manera específica: (i) los costos y gastos de operación y mantenimiento propios de dicho Subsistema; (ii) los pagos por concepto de Obligaciones financieras del Subsistema correspondiente y de la Empresa Pública que se encuentra por detrás de dicho Subsistema; (iii) de igual manera, los pagos por concepto de otras obligaciones no – financieras, distintas de las antes mencionadas; y, (iv) luego de la aplicación de recursos hacia los fines antes señalados, restituir los remanentes, de existir, a favor de la Empresa Pública correspondiente, para que destine dichos recursos a los objetivos particulares de tal entidad.
4. En este Modelo se podría presentar una inquietud válida: los honorarios de administración fiduciaria de varios Fideicomisos podrían costar más que un solo Fideicomiso. Ante esa inquietud, cabe hacer ciertas reflexiones: (i)

actualmente, los honorarios fiduciarios ya no se establecen por el sólo volumen de los recursos administrados, sino por la operatividad real de la Fiduciaria; por lo que un Fideicomiso Único con muchísimas actividades concentradas, podría costar bastante más que la suma de varios Fideicomisos Individuales con menos actividades desagregadas; (ii) es imprescindible que exista una sana competencia de calidad y precio entre la mayor cantidad posible de Fiduciarias participantes en un concurso abierto de selección, frente a una designación obligatoria hacia una Fiduciaria específica, obstaculizando la sana competencia antes mencionada; (iii) la presencia de más de una Fiduciaria administrando el Modelo de Fideicomiso Master y Fideicomisos Individuales, permitirá mayores controles y prevenciones.

Producto No. 2.4:

Propuesta de hoja de ruta para su conformación

La hoja de ruta que se propone para la conformación e implementación del Modelo 2, es decir el Fideicomiso Master y los Fideicomisos Individuales, es la siguiente:

- Fideicomiso Master:
 1. Diseño y Estructuración Legal del Fideicomiso Master por parte del Consultor
 2. Formulación de comentarios a la Estructuración Legal del Fideicomiso Master por parte de la Secretaría de Movilidad
 3. Incorporación de comentarios formulados por la Secretaría de Movilidad a la Estructuración Legal del Fideicomiso Master, por parte del Consultor
 4. Sometimiento a aprobación del Fideicomiso Master ante el Ministerio de Economía y Finanzas, por parte de la Secretaría de Movilidad
 5. Preparación de Términos de Referencia para el proceso de selección de Fiduciaria que administre el Fideicomiso Master, por parte del Consultor

6. Desarrollo del proceso de selección de Fiduciaria, llevado a cabo por la Secretaría de Movilidad
 7. Selección de la Fiduciaria, escogida para la administración del Fideicomiso Master, a cargo de la Secretaría de Movilidad
 8. Instrumentación del Fideicomiso Master, mediante la suscripción de la escritura pública de constitución
 9. Inicio de las actividades del Fideicomiso Master
 10. Interacción con los Fideicomisos Individuales
- Fideicomiso Individual (uno por cada Subsistema):
 1. Diseño y Estructuración Legal de cada Fideicomiso Individual por parte del Consultor, considerando su ensamblaje y armonización con el Fideicomiso Master
 2. Formulación de comentarios a la Estructuración Legal del Fideicomiso Individual por parte de la Empresa Pública correspondiente
 3. Incorporación de comentarios formulados por la Empresa Pública correspondiente a la Estructuración Legal del Fideicomiso Individual, por parte del Consultor
 4. Sometimiento a aprobación del Fideicomiso Individual ante el Ministerio de Economía y Finanzas, por parte de la Empresa Pública correspondiente
 5. Preparación de Términos de Referencia para el proceso de selección de Fiduciaria que administre el Fideicomiso Individual, por parte del Consultor
 6. Desarrollo del proceso de selección de Fiduciaria, llevado a cabo por la Empresa Pública correspondiente
 7. Selección de la Fiduciaria, escogida para la administración del Fideicomiso Individual, a cargo de la Empresa Pública correspondiente
 8. Instrumentación del Fideicomiso Individual, mediante la suscripción de la escritura pública de constitución
 9. Inicio de las actividades del Fideicomiso Individual

10. Interacción con el Fideicomiso Master

Es muy importante aclarar que el diseño y estructuración del Fideicomiso Master y de los Fideicomisos Individuales se puede desarrollar en paralelo.

Así mismo, el proceso de selección de Fiduciaria de cada uno de los Fideicomisos (tanto el Fideicomiso Master como los Fideicomisos Individuales), también se puede desarrollar en paralelo.

Finalmente, la implementación, es decir la suscripción de las escrituras públicas de constitución de cada Fideicomiso, tendría que manejarse un orden bastante sencillo: primero se debe firmar la escritura pública de constitución del Fideicomiso Master, e inmediatamente después (con diferencia de un día), se pueden firmar las escrituras públicas de constitución de cada Fideicomiso Individual.

Consultoría para desarrollar una propuesta de Estructuración del Fideicomiso que administre los recursos generados por y para el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ).

PRODUCTO No. 3

Octubre 2020

PRODUCTO No. 3

PROPUESTA DE LINEAMIENTOS GENERALES DE LA ESTRUCTURACIÓN DEL O DE LOS FIDEICOMISOS

Producto No. 3:

Propuesta de lineamientos generales de la Estructuración del o de los Fideicomisos

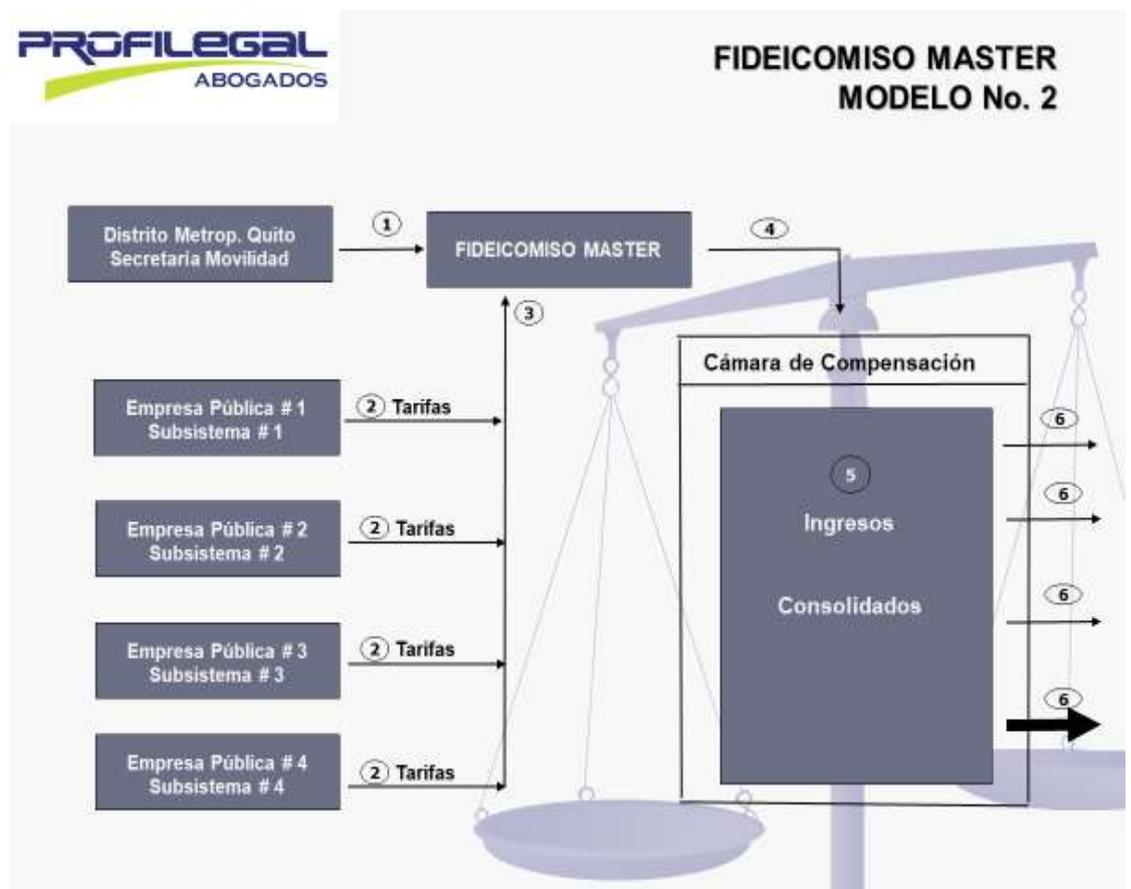
- En cuanto al Fideicomiso Master se proponen los siguientes lineamientos generales:
 - La Secretaría de Movilidad (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito) comparece como Constituyente a la suscripción del Fideicomiso Master.
 - La Secretaría de Movilidad (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito) cede y transfiere irrevocablemente a favor del Fideicomiso Master, el Derecho de Cobro de las Tarifas.
 - Cada Empresa Pública, a cargo de su respectivo Subsistema, comparece posterior a la constitución del Fideicomiso Master, para sumarse como Constituyente Adherente al Fideicomiso Master.

Adicionalmente, a efectos de ensamblar la estructura, cada Fideicomiso Individual también se sumará como Constituyente Adherente al Fideicomiso Master.

- A partir de ese momento, cada Subsistema (cada Empresa Pública) está obligada a entregar el producto del cobro y recaudo de las Tarifas, directamente a la cuenta bancaria del Fideicomiso Master.

- Con cargo a los flujos que recibe según lo descrito en el punto anterior, el Fideicomiso Master aplica la fórmula de distribución de la Cámara de Compensación dispuesta por la Secretaría de Movilidad, para distribuir y asignar recursos que les corresponden a cada uno de los Subsistemas.
- El Fideicomiso Master entrega los recursos calculados y asignados según lo señalado en el punto anterior, a cada uno de los Fideicomisos Individuales, que corresponden a cada uno de los Subsistemas.

A continuación consta un Gráfico que muestra la operatividad antes señalada:



**FIDEICOMISO MASTER
DESCRIPCION**

1. El Municipio de Quito, a través de la Secretaría de Movilidad, constituye el Fideicomiso Master en calidad de Constituyente Inicial.
2. Cada una de las Empresas Públicas, que tienen a cargo sus respectivos Subsistemas, comparecen como Constituyentes Adherentes, y aportan al Fideicomiso Master, el Derecho de Cobro de las Tarifas.
3. El Fideicomiso Master recibe los flujos correspondientes al recaudo del Derecho de cobro, es decir los flujos por Tarifas.
4. Al recibir todos los Ingresos, el Fideicomiso Master es quien maneja el SIR.
5. La Fiduciaria consolida todos los Ingresos, de todos los Subsistemas, y aplica la Cámara de Compensación. Al aplicar la Cámara de Compensación, el Fideicomiso determina y asigna los recursos que le corresponden a cada Subsistema. Vale aclarar que esa asignación de recursos es en base a una fórmula, y el resultado de la aplicación de la misma, determina asignaciones de recursos que no son igualitarias, sino diferentes para cada Subsistema.
6. Con cargo a los recursos asignados a cada Subsistema en particular, la Fiduciaria procede a entregar los recursos a cada Fideicomiso Individual.

- En cuanto a cada Fideicomiso Individual se proponen los siguientes lineamientos generales:
 - La Empresa Pública correspondiente comparece como Constituyente a la suscripción del Fideicomiso Individual respectivo.

- La Empresa Pública correspondiente cede y transfiere irrevocablemente a favor del Fideicomiso Individual respectivo, el Derecho de Cobro de: (i) la asignación de recursos que provienen del Fideicomiso Master (por concepto de asignación de Tarifas); y, (ii) ingresos no – operacionales como, por ejemplo, asignaciones presupuestas municipales, regalías por concesiones, regalías por publicidad, etc.

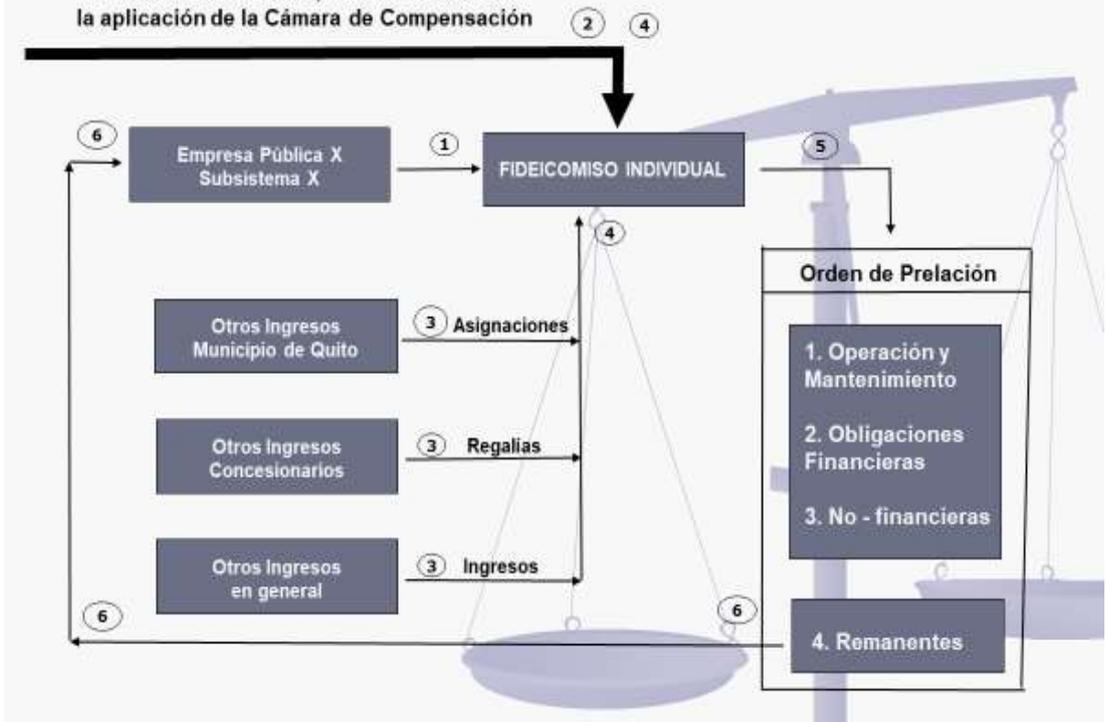
- A partir de ese momento, el Fideicomiso Individual respectivo se alimenta con los recursos que le ingresan según lo señalado en el punto anterior.

- Con cargo a los flujos que recibe según lo descrito en los puntos anteriores, el Fideicomiso Individual respectivo aplica el Orden de Prelación establecido en las instrucciones irrevocables de dicho Fideicomiso, como son: (i) operación y mantenimiento del Subsistema correspondiente; (ii) cumplimiento de obligaciones financieras del Subsistema correspondiente; (iii) cumplimiento de otras obligaciones no – financieras del Subsistema correspondiente; y, (iv) entrega de remanentes a la Empresa Pública respectiva, para libre disponibilidad, según las normas que la rigen.

A continuación consta un Gráfico que muestra la operatividad antes señalada:

FIDEICOMISO INDIVIDUAL MODELO No. 2

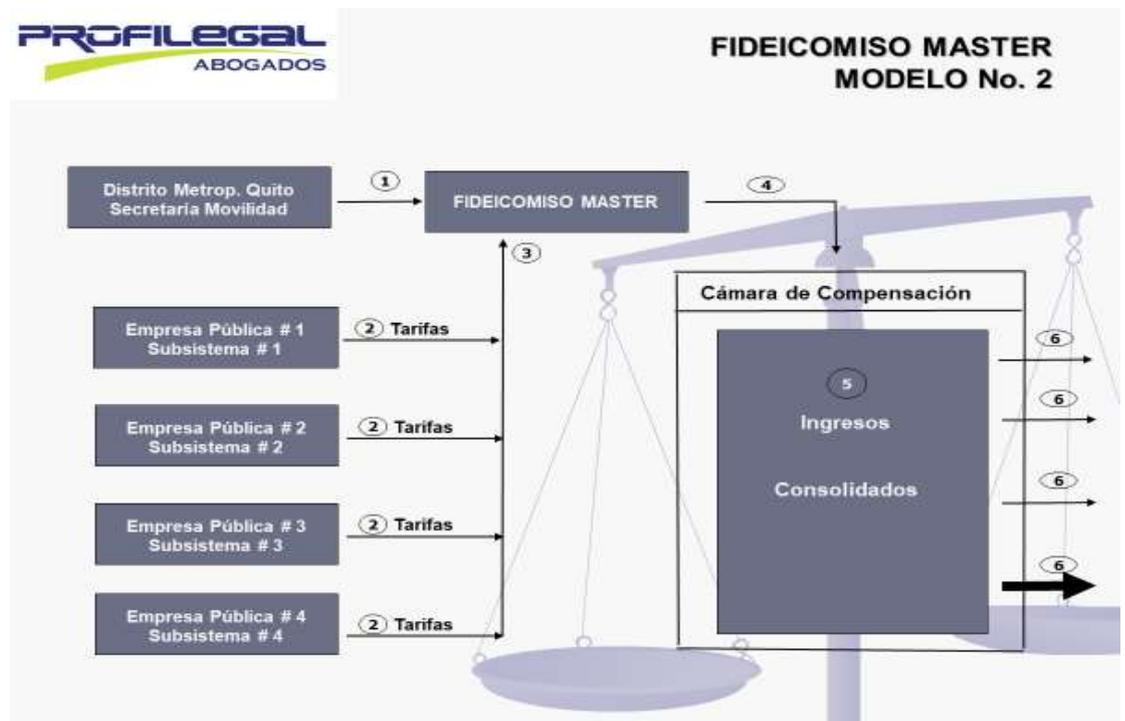
Asignación de recursos que viene desde el Fideicomiso Master, como resultado de la aplicación de la Cámara de Compensación



FIDEICOMISO INDIVIDUAL
DESCRIPCION

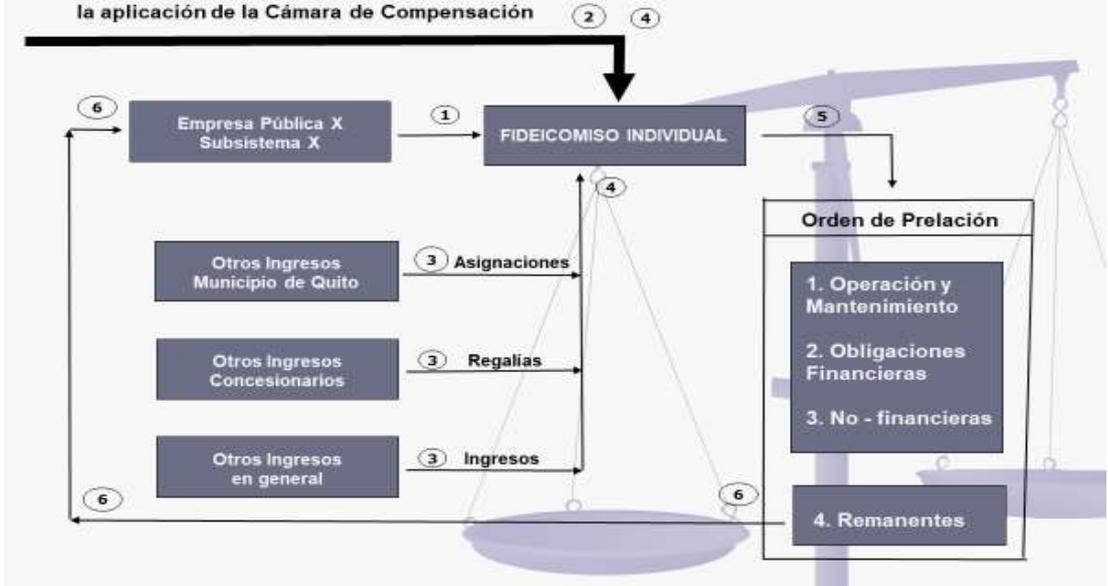
1. Cada una de las Empresas Públicas constituye su propio y específico Fideicomiso Individual en calidad de Constituyente.
 2. La Empresa Pública correspondiente aporta al Fideicomiso Individual, el Derecho de Cobro de la Asignación de recursos que proviene del Fideicomiso Master, luego de que haya aplicado la Cámara de Compensación.
 3. Adicionalmente, la Empresa Pública correspondiente también aporta al Fideicomiso Individual, el Derecho de Cobro de Otros ingresos, por ejemplo: asignaciones presupuestarias municipales, regalías por concesiones, por publicidad, etc.
 4. El Fideicomiso Individual recibe los flujos correspondientes al recaudo del Derecho de cobro, es decir: (i) flujos entregados por el Fideicomiso Master, y (ii) flujos por Otros Ingresos.
 5. Con cargo a los recursos recibidos por el Fideicomiso Individual, la Fiduciaria procede a aplicar el Orden de Prelación, con lo cual paga los Egresos que le corresponden al Subsistema en particular.
 6. De existir un remanente dentro del Fideicomiso Individual, dicho remanente es entregado a la Empresa Pública respectiva.
- 

A continuación consta un Gráfico consolidado, que muestra la operatividad conjunta del Fideicomiso Master y de los Fideicomisos Individuales:



**FIDEICOMISO INDIVIDUAL
MODELO No. 2**

Asignación de recursos que viene desde el Fideicomiso Master, como resultado de la aplicación de la Cámara de Compensación



Consultoría para desarrollar una propuesta de Estructuración del Fideicomiso que administre los recursos generados por y para el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ).

PRODUCTO No. 4

Octubre 2020

PRODUCTO No. 4

BORRADOR DE PLAN DE ACCIÓN CON LOS PASOS A SEGUIR PARA OPERAR EL O LOS FIDEICOMISOS: CRONOGRAMA, ACTORES Y RESPONSABILIDADES

Producto No. 4:

**Borrador de Plan de Acción con los pasos a seguir para operar el o los Fideicomisos:
Cronograma, actores y responsabilidades**

**PLAN DE ACCION REFERENCIAL
FIDEICOMISO MASTER**

ACTIVIDAD	RESPONSABLE	NUMERO DE SEMANAS												
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1	Diseño y Estructuración Legal del Fideicomiso Master	Consultor	1	2										
2	Formulación de comentarios a la Estructuración Legal del Fideicomiso Master	Secretaría de Movilidad			3	4								
3	Incorporación de comentarios formulados por la Secretaría de Movilidad a la Estructuración Legal del Fideicomiso Master	Consultor					5	6						
4	Remitimiento a aprobación del Fideicomiso Master ante el Ministerio de Economía y Finanzas	Secretaría de Movilidad y Consultor							7	8	9	10		
5	Preparación de Términos de Referencia para el proceso de selección de Fiduciaria que administre el Fideicomiso Master	Secretaría de Movilidad y Consultor	1	2										
6	Desarrollo del proceso de selección de Fiduciaria	Secretaría de Movilidad, con el apoyo del Consultor							7	8	9	10		
7	Selección de la Fiduciaria, escogida para la administración del Fideicomiso Master	Secretaría de Movilidad, con el apoyo del Consultor											11	
8	Instrumentación del Fideicomiso Master, mediante la suscripción de la escritura pública de constitución	Secretaría de Movilidad, Consultor y Fiduciaria												12
9	Inicio de las actividades del Fideicomiso Master	Secretaría de Movilidad y Fiduciaria												
10	Interacción con los Fideicomisos Individuales	Secretaría de Movilidad y Fiduciaria												

**PLAN DE ACCION REFERENCIAL
FIDEICOMISO INDIVIDUAL**

ACTIVIDAD	RESPONSABLE	NUMERO DE SEMANAS												
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1	Diseño y Estructuración Legal de cada Fideicomiso Individual, considerando su ensamble y armonización con el Fideicomiso Master	Consultor	1	2										
2	Formulación de comentarios a la Estructuración Legal del Fideicomiso Individual	Empresa Pública correspondiente			3	4								
3	Incorporación de comentarios formulados por la Empresa Pública correspondiente a la Estructuración Legal del Fideicomiso Individual	Consultor					5	6						
4	Remitimiento a aprobación del Fideicomiso Individual ante el Ministerio de Economía y Finanzas	Empresa Pública correspondiente y Consultor							7	8	9	10		
5	Preparación de Términos de Referencia para el proceso de selección de Fiduciaria que administre el Fideicomiso Individual	Empresa Pública correspondiente y Consultor	1	2										
6	Desarrollo del proceso de selección de Fiduciaria	Empresa Pública correspondiente, con el apoyo del Consultor							7	8	9	10		
7	Selección de la Fiduciaria, escogida para la administración del Fideicomiso Individual	Empresa Pública correspondiente, con el apoyo del Consultor											11	
8	Instrumentación del Fideicomiso Individual, mediante la suscripción de la escritura pública de constitución	Empresa Pública correspondiente, Consultor y Fiduciaria												12
9	Inicio de las actividades del Fideicomiso Individual	Empresa Pública correspondiente y Fiduciaria												
10	Interacción con el Fideicomiso Master	Empresa Pública correspondiente y Fiduciaria												

Quito, Octubre 16 de 2020

Atentamente,

Dr. Juan Carlos Peralvo Molina
EL CONSULTOR