

PROPUESTA DE MECANISMOS TENDIENTES A GARANTIZAR LA SUSTENTABILIDAD Y CONTINUIDAD DE LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS.

1.1 Fideicomiso

En cuanto al fideicomiso master o global se propone los siguientes lineamientos:

- La Secretaría de movilidad comparece como constituyente a la suscripción del Fideicomiso master o global
- La Secretaría de movilidad cede y transfiere irrevocablemente a favor del fideicomiso master o global, el derecho de cobro de las tarifas

Cada Empresa Pública, a cargo de su respectivo subsistema, comparece posterior a la constitución del fideicomiso Master o global, para sumarse como constituyente adherente al fideicomiso master o global

- Adicionalmente, a efectos de ensamblar la estructura cada fideicomiso individual también se sumará como constituyente adherente al fideicomiso master o global.
- 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 o global.
- Con cargo a los flujos que recibe según lo descrito en el punto anterior, el fideicomiso master o global 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 o global, 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.

En cuanto a los fideicomisos individuales se propone 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 o global (por concepto de asignación de tarifas); y, (ii) ingresos no – operacionales como. Por ejemplo, asignaciones presupuestarias 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.

La implementación de éstos fideicomisos que se encuentra establecida en la ordenanza 017-2020, permitirá mantener la sostenibilidad del sistema debido a que los recursos generados serán distribuidos de forma automática mediante el uso de la tecnología dispuesta en el sistema en el sistema integrado de recaudo de acuerdo a la Normativa Técnica emitida por la Secretaría de Movilidad en mayo de 2020, y cuya contratación en los niveles pertinentes ha sido autorizada a las empresas públicas de los subsistemas, por resolución SM-2020-067. 200401 manual_de_niveles_3_2_1_v3_0_2_sir, 200401 manual_de_niveles_3_y_1_v2_0_2_sae.

1.2 Ingresos No operacionales

Son todos los ingresos monetarios cuyo origen proceda de cualquier otra fuente que no sea la tarifa, según lo estipula la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020. Dependiendo en qué servicios de transporte público o espacios físicos se originen, éstos serán administrados por los fideicomisos individuales correspondientes.

Entre otros ingresos, se pueden mencionar:

- Arriendo por espacios comerciales en paradas, estaciones y terminales de transferencia.
- Venta de imagen o uso de espacios para publicidad en estaciones, paradas y vehículos.
- Publicidad en espacios públicos de información al usuario, incluyendo en aplicaciones tecnológicas.
- Publicidad en medios de pago personalizados.
- Otros.

En cuanto se refiere a los aportes municipales, éstos se pueden generar por la aplicación de tasas u otros mecanismos similares, cuya recaudación será administrada por el Fideicomiso Global; así como también, los recursos que directamente sean proveídos por la Municipalidad. Estos dineros serán transferidos al Fideicomiso Global, a través del Fondo de Movilidad u organismo específico que se conforme para el efecto.

1.3 Fondo Metropolitano de Movilidad

Se define como un organismo dentro de la estructura del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, cuyo objeto será la de gestionar la consecución de recursos para el equilibrio financiero del SITP-DMQ de ser necesario (déficit entre los ingresos por tarifa frente por la aplicación de la política tarifaria o por incremento de los costos de operación de los servicios de transporte), así como para el mantenimiento o la inversión en mejoramiento de éste (infraestructura, material rodante municipal, entre otros). Este objetivo pretende minimizar la carga presupuestaria de la Municipalidad para cubrir los costos de operación de los servicios de movilidad. Para el efecto, se debe crear este organismo mediante el proceso legal administrativo que corresponda, de forma que, la captación de los recursos se fije de manera fundamentada y permanente.

Las posibles fuentes de financiamiento podrían incluir alternativas de nuevas tasas e impuestos al sistema de movilidad, fundamentalmente hacia los vehículos individuales o particulares.

Este organismo será el encargado de traspasar al Fideicomiso Global, los fondos necesarios para completar el equilibrio financiero del SITP-DMQ, si el caso lo requiere.

1.3.1 Consideraciones generales

- El sistema de movilidad del DMQ en su conjunto requiere de respaldo financiero para cubrir los costos de operación y servicios a los ciudadanos.
- En las condiciones de la economía nacional y local, la tarifa de pago por el uso de los servicios de transporte público por parte del usuario puede ser menor a la tarifa técnica, tal como lo define la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020.
- Se deben identificar fuentes de financiamiento relacionadas con el sistema de movilidad.

1.3.2 Posibles fuentes de financiamiento que deben tener el carácter de permanentes

- Multas generadas por el incumplimiento de las condiciones contractuales de los servicios del SITP-DMQ.
- Gestión para ampliar la oferta del sistema de estacionamientos y optimizar el recaudo (actualización del valor del Sistema Metropolitano de Estacionamientos que represente al menos un 50% del valor actual de ese servicio).
- Peajes metropolitanos.

- Infracciones de tránsito (equiparar los valores de multa por infracciones de estacionamiento en la vía pública e incumplimiento de las medidas de restricción de circulación vehicular que fueron disminuidas mediante Ordenanzas Metropolitanas No. 001 y No. 002 del 30 de mayo de 2014).
- Tasa por uso del vehículo privado por kilómetros recorridos anuales que excedan los rangos establecidos por tipo de cilindraje de vehículo, según la norma que para el efecto se promulgue.
- Recursos generados por otras infracciones relacionadas con el sistema de movilidad.
- Plusvalía asociada a las áreas de influencia de las estaciones de la PLMQ (“Zonas Metro”) por cambios de uso de suelo y concesiones Onerosas
- RTV e impuestos al rodaje
- Captación de recursos no reembolsables asociados a proyecto por cambio climático, por la incorporación de tecnologías limpias en la movilidad.
- Peajes urbanos y por uso de vías exclusivas
- Otros que se identifiquen con el objetivo del Fondo Metropolitano de Movilidad.

Cabe resaltar que la presente propuesta de mecanismos conlleva la modificación o reforma de varias ordenanzas; por lo tanto, dichos proyectos de cambio se deberán desarrollar con cada uno de los sectores involucrados para revisar la pertinencia y modificación de las mismas, así como también será necesario conocer las observaciones o nuevos planteamientos que puedan ser emitidos tanto por la comisión de movilidad como por el Concejo Metropolitano Del DMQ.

Fuente: *Modelo de Gestión para el sistema integrado de Transporte Público de Pasajeros, Secretaría de Movilidad 2021*

Consultoría para la estructuración del Fideicomiso Master, Secretaría de Movilidad, BID 2020

**Dirección Metropolitana de
Políticas y Planeamiento de la Movilidad**

**Para: Lcdo. Guillermo Abad Z.
Secretario de Movilidad**

**Versión 1.0
14-01-2020**