

INFORME DE ACCIONES REALIZADAS POR LA EPMMOP PARA EL CUMPLIMIENTO DE LA SENTENCIA CONSTITUCIONAL NRO. 61-21-IN/23

METODOLOGÍA DE CÁLCULO TASA DE PEAJE CORREDOR VIAL “OSWALDO GUAYASAMÍN”

1. ANTECEDENTES

- 1.1. El 29 de noviembre de 1996, se suscribió el Convenio entre el Estado ecuatoriano por intermedio del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones y el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito representado por el Alcalde, Procurador Síndico y el Gerente General de la Empresa Municipal de Obras Públicas Quito EMOP-Q, mediante el cual **EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS DELEGA AL MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO PARA QUE, A TRAVÉS DE LA EMOP-Q, REALICE EL MANTENIMIENTO, EXPLOTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE LOS ACCESOS NORTE, SUR Y ORIENTAL DE LA CIUDAD DE QUITO; Y, ESPECÍFICAMENTE ENTREGA LA VÍA QUITO - CUMBAYÁ - TUMBACO - PIFO PARA LA EJECUCIÓN DE OBRAS DE AMPLIACIÓN, MANTENIMIENTO Y COBRO DE PEAJE Y LA CONSTRUCCIÓN, A SU COSTA, DE UN FACILITADOR DE TRÁFICO ENTRE ESTA VÍA, LA NUEVA VÍA INTEROCEÁNICA Y LA VÍA QUE UNE LAS POBLACIONES DE SANGOLQUÍ – PIFO – EL QUINCHE.**
- 1.2. Mediante Ordenanza Metropolitana Nro. 157, sancionada el 31 de octubre de 2005, reformatoria del Título II referente a Las Tasas, del Libro Tercero del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, el Concejo Metropolitano incluyó el Capítulo XVI denominado “DE LA TASA POR UTILIZACIÓN DE LA AVENIDA OSWALDO GUAYASAMIN”, con la cual se creó el peaje por la utilización de dicha vía a los conductores de los vehículos que ingresen o salgan de Quito, cuyos ingresos son destinados a la operación y mantenimiento del túnel y a la conservación de la vía.
- 1.3. Con Resoluciones Nro. A-0050 de 31 de julio de 2006 (derogada) y A-073 de 15 de octubre de 2020, el señor Alcalde Metropolitano estableció un valor de 0.40 de centavos de dólar de los Estados Unidos de América, para el peaje por la utilización del acceso centro norte del Distrito Metropolitano de Quito como medio de ingreso y salida de vehículos motorizados.

- 1.4.** A través de Ordenanza Metropolitana Nro. 103 sancionada el 4 de marzo de 2016, reformatoria del Título II, Capítulo XVI “DE LAS TASA POR UTILIZACIÓN DE LA AVENIDA OSWALDO GUAYASAMÍN”, del Libro Tercero del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, el Concejo Metropolitano sustituyó el Capítulo XVI denominado “DE LA TASA POR UTILIZACIÓN DE LA AVENIDA OSWALDO GUAYASAMIN”, denominándolo “DE LA TASA DE LA UTILIZACIÓN DEL ACCESO CENTRO NORTE DEL DMQ”, para los conductores de vehículos automotores que ingresen o salgan de Quito utilizando el acceso centro norte del DMQ, cuyo pago será destinado a la construcción, operación, conservación y mantenimiento del dicho acceso y su área de influencia, priorizando espacio y facilidades para mejorar la calidad del servicio de transporte público, en el caso de la construcción de nueva infraestructura.
- 1.5.** El Pleno de la Corte Constitucional del Ecuador en ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales emitió la Sentencia 61-21-IN/23 de 15 de noviembre de 2023, en la que determinó:

“3. Normas Impugnadas

8. El accionante demanda la inconstitucionalidad de los artículos 1548 (...) del Código Municipal, que dispone lo siguiente:

LIBRO III.5

PRESUPUESTO, FINANZAS Y TRIBUTACIÓN

TÍTULO IV

DE LAS TASAS

CAPÍTULO VIII

DE LA TASA DE UTILIZACIÓN DEL ACCESO CENTRO NORTE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Art. 1548.- Valor.- El valor del peaje con sus respectivos descuentos, serán fijados por el Alcalde mediante resolución administrativa, en base a los estudios de los costos de construcción, operación, conservación y mantenimiento que se generen en el acceso centro norte del Distrito Metropolitano de Quito y su área de influencia vial; y, deberán considerarse las obligaciones asumidas por el Municipio o sus empresas metropolitanas en el marco de los modelos asociativos previstos en el ordenamiento jurídico nacional vigente. (...)

“5. Cuestión previa

25. El accionante ha impugnado los artículos descritos en el párrafo 8 supra sobre las siguientes tasas: (i) De utilización del acceso Centro Norte del Distrito Metropolitano de Quito (...), lo que se refiere a la determinación d la tarifa de estas. De la revisión de la última codificación, los antedichos artículos 1548 (...) de la codificación publicada el 14 de julio de 2021,

corresponden a los actuales artículos 1675 (...) de la codificación promulgada el 08 de mayo de 2023, (...)

“7. Resolución del problema jurídico

35. *En relación con la naturaleza jurídica de la tasa a partir de su configuración como tributo, en específico, y los caracteres que la componen, esta Corte se ha pronunciado en la sentencia 65-17-IN/21, en los siguientes términos:*

27. *Las tasas son tributos vinculados a un determinado accionar estatal. Por tanto, su hecho generador consiste en la realización de una actividad por parte del Estado como: 1) la prestación de un determinado servicio público colectivo; 2) la ejecución de una actividad administrativa individualizada, 3) la utilización privativa o especial aprovechamiento de un bien de dominio público.*

28. *La tasa como tributo ostenta ciertas características particulares. En primer lugar, la tasa constituye una prestación y no una contraprestación. Para el contribuyente, la tasa es una prestación que debe satisfacerse como consecuencia de una determinación normativa. No consiste, por tanto, en una contraprestación derivada de un acuerdo de voluntades entre el contribuyente y el ente prestador del servicio o ejecutor de la actividad pública; como ocurre con los precios públicos.*

29. *En segundo lugar, la tasa como tributo se fundamenta en el principio de provocación y recuperación de costos. Este principio deriva en que la tasa no esté encaminada a generar una utilidad o beneficio económico para el ente público que la establece. Por el contrario, tiene como finalidad la recuperación de los costos generados por la prestación del servicio, la ejecución de la actividad administrativa o la utilización privativa de un bien de dominio público. En tercer lugar, y como consecuencia de lo anterior, la tasa también se fundamenta en el principio de equivalencia. De este principio se desprende que el valor de la tasa debe ser equivalente a la cuantía de la actividad pública que la genera. (...)*

36. *De igual manera, este Organismo ha señalado que una característica de las tasas es que “debe existir una correspondencia técnica y razonable entre los costos en los que incurre el Estado para proporcionar el servicio y la tarifa o valor que se cobra (...)*”.

48. *(...) no es posible que se establezca la tarifa o la forma de establecer la misma de una tasa por servicios municipales a través de una resolución administrativa, así esta sea expedida por el alcalde del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitanode Quito, ya que, al ser un elemento esencial del tributo, la tarifa o su forma de establecimiento, debe encontrarse dispuesta dentro de la propia ordenanza y debe ser*

aprobada por el órgano legislativo competente, que, en este caso, es el Consejo Metropolitano.

49. *Este Organismo, por tanto, verifica que la remisión al Alcalde del Municipio para que, por medio de una resolución administrativa establezca la tarifa y no a través de una ordenanza es incompatible el principio de legalidad en materia tributaria dispuesto en el artículo 301 de la CRE"*

"9. Decisión

(...) 2. Declarar la inconstitucionalidad, por el fondo con efectos diferidos, por seis meses, de los artículos 1675 (...) del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, publicado en el Registro Oficial Edición Especial 1046 de 25 de septiembre de 2023.

3. Se exhorta a que, en caso de que, el Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito de Quito emita normativa que sustituya las normas declaradas inconstitucionales cumpla con lo dispuesto en esta sentencia y con el artículo 568 del COOTAD, esto es, se plasme la tarifa o la forma de establecerla, como elemento esencial de las tasas de los peajes por (i) utilización del acceso Centro Norte del Distrito Metropolitano de Quito; (...) mediante una ordenanza, bajo la iniciativa privada del alcalde y aprobación por el Concejo Metropolitano (...)". Énfasis agregado.

2. DESARROLLO TEMPORAL DE LAS ACCIONES REALIZADAS PARA CUMPLIMIENTO:

Con la finalidad de dar cumplimiento a la Sentencia de la Corte Constitucional Nro. 61-21-IN/23 de 15 de noviembre de 2023, la EPMMOP desarrolló la propuesta de Metodología de Cálculo de Tasa de Peaje del Corredor Vial "Oswaldo Guayasamín" conforme el siguiente proceso:

2.1. Diciembre 2023: Notificación Sentencia EPMMOP

Con Oficio Nro. GADDMQ-PM-2023-5276-O de 10 de diciembre de 2023, la Procuraduría Metropolitana notificó a la EPMMOP con la sentencia de la Corte Constitucional Nro. 61-21-IN/23 de 15 de noviembre de 2023, sentencia que habría sido notificada el 04 de diciembre de 2023 al GAD Municipal.

La EPMMOP dentro del ámbito de sus competencias organizó varias mesas de trabajo con las diferentes Gerencias técnicas y de apoyo, con el objetivo de dar cumplimiento a la referida sentencia, esto es, determinar el contenido

de las observaciones realizadas por la Corte Constitucional, analizar las mismas y proponer los insumos sobre los cuales el Municipio de Quito, deberá emitir la normativa que sustituya las normas declaradas inconstitucionales.

2.2. Enero 2024: Planificación del cumplimiento de la sentencia (Tasa de peaje)

Como parte de los resultados obtenidos en las mesas técnicas, en una primera instancia se determinó el alcance del corredor vial “Oswaldo Guayasamín”, que corresponde al Acceso Centro Norte del Distrito Metropolitano de Quito, marco sobre el cual se desarrollarían las evaluaciones y modelaciones propias del establecimiento de tarifas.

En una segunda instancia, se realizó una búsqueda de experiencias similares en el país que puedan aportar al desarrollo de una metodología o a la determinación de una tarifa de peaje, dando como resultado una hoja de ruta en la que participan todas las Gerencias involucradas históricamente con el funcionamiento del corredor vial, se establecía para este efecto la revisión histórica de intervenciones de infraestructura, mantenimiento y costos de operación llevados desde la entrada en operación del túnel, por lo tanto, se determinaron los productos requeridos conforme las competencias de cada unidad.

En este mes, así mismo se delimitó una hoja de ruta para establecer las acciones a realizar por parte de cada área de la EPMMOP.

2.3. Enero - Febrero 2024: Compilación y análisis:

Las distintas Gerencias aportaron desde sus competencias y análisis internos, los elementos correspondientes a su gestión histórica en las intervenciones del corredor vial, sin embargo, debido a la periodicidad del proyecto, mismo que inicia desde el año 2006, se complementó la información remitida con procesos referenciales del Sistema Nacional de Contratación Pública con el fin de obtener la mayor cantidad de información posible sobre la cuantificación de valores reales ejecutados sobre la infraestructura vial existente. En este punto del análisis, cabe recalcar que la administración pública se encontró con algunos nudos críticos, para recabar la información que era necesaria desde las distintas áreas técnicas de la empresa, en razón de que el levantamiento de información se realizó desde hace 17 años, esto era necesario para entender los costos y gastos que generó la inversión, operación y mantenimiento de la estructura vial existente. Información histórica que no existía compilada sistemáticamente en la empresa, la misma que en algunos casos se encontró en archivos físicos pasivos de la institución, esto dilató que por dos meses la administración pública recabe la información suficiente para el análisis.

Una vez determinados los montos ejecutados, los mismos fueron evaluados económicamente dentro del periodo (2006-2023), considerando la fecha de notificación de la sentencia y los insumos recopilados por la EPMMOP.

2.4. Febrero - Marzo 2024: Investigación y análisis

Para el segundo periodo analizado (2024-2043), que corresponde a un periodo de vida útil de 20 años de la infraestructura vial, de acuerdo con los principios y normas técnicas de contabilidad gubernamental expedidos por el Ministerio de Finanzas, se estimaron los montos de los programas para los gastos de inversión; y costos de operación y mantenimiento de todo el corredor vial.

Una vez analizado el periodo (2006-2023), se realizó a la par una investigación sobre las diferentes metodologías aplicables a proyectos de infraestructura vial de varios países, considerando para el efecto lo dispuesto en el artículo 35 del Reglamento de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial y Transporte Terrestre, que define los criterios mínimos para la fijación de tarifas de peaje viales, por lo que, después de una valoración cualitativa de los componentes de cada metodología se determinó la mejor alternativa en base de los criterios mínimos descritos y las condiciones del corredor vial "Oswaldo Guayasamín".

Con la valoración de los programas descritos, se realizó la evaluación económica para la aplicación de la fórmula y descripción de sus componentes, buscando como fin principal, establecer una metodología de tarificación que cubra todos los requerimientos (gastos totales) del proyecto que deben ser considerados dentro del periodo de vida útil de la infraestructura y la demanda correspondiente para su equilibrio; estos análisis fueron debatidos internamente con las áreas involucradas requiriéndose ajustes, complementar información, mejorar el detalle de la investigación, situación que implicó contar con el tiempo suficiente (un mes y medio) para tener a detalle una metodología que permita determinar la tarifa del peaje.

2.5. Abril 2024: Implementación, socialización y elaboración de Proyecto de Ordenanza:

Con los resultados obtenidos, se procedió a socializar la metodología propuesta y sus resultados, coordinando para ello una reunión de trabajo con el ente rector de la movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, con el fin de obtener criterios y observaciones que pudieran ser incluidas dentro de la metodología desarrollada, las sugerencias provistas fueron analizadas internamente en la institución y sometidas a debate con las áreas involucradas, una vez analizadas fueron implementadas en el informe técnico levantado (esta acción demandó alrededor de dos semanas para su análisis y levantamiento de un nuevo informe técnico actualizado).

Una vez consolidado el informe técnico y sus anexos de soporte, se procedió con la construcción del proyecto de ordenanza para dar cumplimiento a lo dispuesto en la Sentencia No. 61-21-IN/23 y en el artículo 568 del COOTAD; con el proyecto de ordenanza se realizó la socialización del documento a efectos de contar con una revisión del documento preliminar que sería enviado a la Alcaldía.

2.6. Mayo 2024: Envío de Proyecto de Ordenanza a la Alcaldía:

Compilados los informes técnico y jurídico junto con el proyecto de ordenanza, la EPMMOP mediante Memorando Nro. EPMMOP-GG-2024-0494-M de 1 de mayo de 2024, remitió al señor Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito dichos insumos a fin de seguir el trámite legislativo correspondiente.

2.7. Mayo 2024: Inicio de Trámite Legislativo:

Conforme se determina en la Ordenanza 072-2024 codificada en el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, artículos 67.57 a 67.74, las ordenanzas metropolitanas serán aprobadas en dos debates, que deben realizarse en días distintos, conforme al siguiente procedimiento:

- 2.7.1. Calificación del proyecto de ordenanza.** - Una vez recibido el proyecto de ordenanza, la Secretaría General del Concejo verificará el cumplimiento de los requisitos de iniciativa legislativa y de forma. Si el proyecto de ordenanza cumple con los requisitos establecidos en la ley y en Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, se trasladará a la presidencia de la comisión que corresponda, de acuerdo a su ámbito de acción y competencia, para que se continúe con su trámite.
- 2.7.2. Inicio del trámite en la comisión.** - Luego de notificado el proyecto de ordenanza, el presidente o presidenta de la comisión, deberá incluirlo en una sesión ordinaria o extraordinaria de la comisión, con la finalidad de avocar conocimiento del mismo y resolver sobre su tratamiento, el cual podrá ser: i) Procesar las observaciones, con el aporte de los funcionarios municipales que sean requeridos y la presencia del proponente, de ser el caso; o, ii) Constituir mesas de trabajo para el tratamiento preliminar de las observaciones, integradas por las concejalas o concejales miembros o no de la comisión, o sus representantes, más los funcionarios municipales que sean requeridos y de ser pertinente los actores relacionados al ámbito de aplicación de la ordenanza.
- 2.7.3. Informes técnicos.** - Para sustentar el proyecto de ordenanza, la comisión solicitará a través de la Secretaría General, la emisión de los informes técnicos que sean menester respecto al texto del proyecto de ordenanza.

- 2.7.4. Informe de primer debate.** - La comisión emitirán el informe de primer debate con sus antecedentes, conclusiones, y recomendaciones, mismos que serán puestos a consideración del Concejo Metropolitano.

Las y los concejales y la ciudadanía directamente o por intermedio de un concejal o concejala, podrán presentar sus observaciones por escrito al presidente o presidenta de la comisión o solicitar ser recibidos en comisión general.

La Secretaría General preparará el proyecto de informe para conocimiento y aprobación de la comisión con el voto de la mayoría simple de sus integrantes. Una vez aprobado el informe, será suscrito por los miembros de la comisión.

Una vez suscrito el informe de primer debate, la Secretaría General lo pondrá en conocimiento del alcalde o alcaldesa y de las y los concejales.

- 2.7.5. Primer debate en el Pleno del Concejo.** – Una vez aprobado el informe de primer debate, se instalará la sesión del Pleno del Concejo. Concluido el debate, el alcalde o la alcaldesa o quien presida la sesión declarará que el proyecto de ordenanza ha sido conocido en primer debate, el mismo que regresará la comisión para la elaboración del informe de segundo debate.

- 2.7.6. Elaboración del informe de segundo debate.** - Luego del primer debate ante el Pleno del Concejo Metropolitano, la Secretaría General remitirá a la presidencia de la comisión las observaciones realizadas durante la sesión, con identificación, asimismo las y los concejales y la ciudadanía o sus organizaciones, podrán hacer llegar a la presidencia de la comisión, por escrito, nuevas observaciones.

La comisión emitirá el informe de segundo debate con sus antecedentes, conclusiones, y recomendaciones, mismos que serán puestos a consideración del Concejo Metropolitano.

El proyecto de informe de segundo debate será elaborado por la Secretaria o Secretario General del Concejo o su delegado o delegada y se deberá adjuntar a la convocatoria a sesión, para su correspondiente revisión, inclusión de observaciones, aprobación y suscripción. Una vez aprobado el informe, será suscrito por los miembros de la comisión.

Una vez suscrito el informe de segundo debate, la Secretaría General lo pondrá en conocimiento del alcalde o alcaldesa y de las y los concejales.

- 2.7.7. Segundo debate en el Pleno del Concejo.** - Emitido el informe de segundo debate, para conocimiento del Pleno del Concejo

Metropolitano, el alcalde o alcaldesa, lo incluirá en el orden del día de una sesión ordinaria o extraordinaria del Concejo.

Durante el segundo debate el o la ponente del informe recogerá las observaciones realizadas por el alcalde o alcaldesa y las y los concejales.

En caso de que el proyecto amerite cambios, la o el ponente solicitará al alcalde o alcaldesa, la suspensión del punto del orden del día a fin de que las y los concejales miembros de la comisión analicen la incorporación de los cambios sugeridos.

En caso de requerirse más tiempo para la presentación del texto final, el presidente o presidenta de la comisión, convocará a la comisión para que, en una sola sesión, analice y apruebe el texto final de votación sugerido, el mismo que será entregado al alcalde o alcaldesa.

Una vez que el presidente o presidenta de la comisión, le notifique al alcalde o alcaldesa con el texto final de votación, lo incluirá como punto del orden del día de una sesión ordinaria o extraordinaria del Concejo Metropolitano.

En la sesión del Concejo se someterá votación el texto final.

- 2.7.8. Sanción u observación.** - Una vez aprobado el proyecto de ordenanza con el voto de la mayoría absoluta, el secretario o secretaria General remitirá el texto al alcalde o alcaldesa, para que éste se pronuncie sancionándola, o emitiendo observaciones relacionadas con el trámite de la norma, o por vulneraciones a disposiciones constitucionales o legales.

En este último caso, el alcalde o alcaldesa deberá someter a consideración y aprobación del Concejo sus observaciones.

Si el alcalde o alcaldesa no se pronuncia, se entenderá sancionada la ordenanza por el ministerio de la ley. En este caso, el secretario o secretaria general sentará razón y enviará el texto para su publicación.

- 2.7.9. Allanamiento o insistencia.** - El Pleno del Concejo del Distrito Metropolitano de Quito podrá allanarse a las observaciones del alcalde o alcaldesa, con el voto favorable de la mayoría simple de las y los concejales.

El Pleno del Concejo podrá insistir en su texto aprobado, en cuyo caso requerirá el voto favorable de las dos terceras partes de los integrantes del Concejo.

En cualquiera de los casos previstos en esta norma, el secretario o secretaria general sentará razón y enviará la ordenanza al Registro Oficial, para su publicación y difusión.

2.7.10. Publicación de la ordenanza. - Si el Pleno del Concejo no se pronuncia con el allanamiento o la insistencia, se entenderá sancionada la ordenanza. Para el efecto, el alcalde o alcaldesa deberá convocar al Concejo Metropolitano para que se pronuncie al respecto.

De no existir pronunciamiento, el secretario o secretaria general, sentará razón y, conforme lo establecido en el Código Municipal, enviará a su publicación en la Gaceta Municipal, página web institucional, y las Ordenanzas Metropolitanas, de índole tributario, además, en el Registro Oficial.

Las ordenanzas municipales entrarán en vigencia desde su sanción.

La Sentencia 61-21-IN/23 de 15 de noviembre de 2023 declaró la inconstitucionalidad de los artículos 1676, 1682 y 1689 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano, con efectos diferidos, por seis meses, contados a partir de la notificación de dicha sentencia, es decir se debería tener la aprobación de la **ordenanza hasta el 04 de junio de 2024**.

El trámite legislativo para la aprobación de un proyecto de ordenanza toma un tiempo estimado referencial de 180 días, considerando que, la comisión tiene un plazo máximo para la emisión de los informes de primer y segundo debate de 90 días cada uno.

3. FUNDAMENTACIÓN DE LAS ACCIONES REALIZADAS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LA SENTENCIA:

- 3.1. Con Oficio Nro. GADDMQ-PM-2023-5276-O de 10 de diciembre de 2023, la Procuraduría Metropolitana notificó a la EPMMOP con la sentencia de la Corte Constitucional Nro. 61-21-IN/23 de 15 de noviembre de 2023 con la que se declara la inconstitucionalidad de los artículos 1675, 1682 y 1689 el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito (numeración vigente a la fecha de emisión de la sentencia) y solicitó se informe respecto a las acciones y aplicación de los referidos artículos.
- 3.2. El 15 de diciembre de 2023, se desarrolló una reunión de trabajo con el objetivo de analizar la tarifa y la circulación vehicular en el Túnel Guayasamín.
- 3.3. Con Memorando Nro. 1618-EPMMOP-GTE-2023-M de 19 de diciembre de 2023, la Gerencia de Terminales y Estacionamientos solicitó a la Gerencia de Planificación y de Estudios y Fiscalización, lo siguiente:

“(...) se determine el área de influencia directa del acceso centro norte (vía Interoceánica / Oswaldo Guayasamín), conforme la reunión realizada el 15 de diciembre de 2023.”

- 3.4. Según Memorando EPMMOP-GP-2024-0005-M de 2 de enero de 2024, la Gerencia de Planificación se pronunció señalando lo siguiente:

*“(...) Por el análisis realizado en la mesa de trabajo y tomado en cuenta los criterios emitidos respecto al Fideicomiso, así como las recomendaciones de la Contraloría General del Estado y la Ley de Infraestructura Vial, se recomienda: **El área de influencia del peaje Oswaldo Guayasamín debe ser considerado como el corredor vial que va desde la Plaza Argentina (Av. 6 de diciembre y Oswaldo Guayasamín) hasta la Y de Pifo (Oswaldo Guayasamín intersección con la vía estatal E35, actualmente existe el distribuidor de tráfico al Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre), con una longitud aproximada de 23 km.***

Las gerencias de Obras Públicas, Operaciones de la Movilidad, Administración de Parques y Espacios Verdes en compañía de las Gerencias Asesoras determinen el presupuesto anual de mantenimiento (periódico, rutinario, áreas verdes, señalización, semaforización, túnel, luminarias, etc.) del área de influencia del corredor el mismo que sirva de insumo para la Gerencia Comercial para que mediante un modelo financiero se defina la tasa del peaje y se analice si la actual tasa es sostenible”.

- 3.5. El 24 de enero de 2024, se mantuvo una reunión en la Gerencia de Operaciones de la Movilidad, en la que participaron las gerencias técnicas de la EPMMOP y tuvo como objetivo definir procedimientos para analizar la metodología de cálculo de la tasa de peaje Oswaldo Guayasamín, para el efecto se acordó que es necesario contar con información respecto a los ingresos y egresos que conllevan la operación de dicho corredor vial, es decir, contar con los elementos técnicos como: recaudo, situación actual de la vía, demanda (TPDA), su diseño de intervención y su plan de mantenimiento en función de los niveles de servicios que requiera la vía, entre otros.
- 3.6. Con Memorando Nro. EPMMOP-GC-2024-0027-M de 24 de enero de 2024, la Gerencia Comercial manifestó: *“(...) esta Gerencia, con el fin de proceder con el análisis de tarifa y su propuesta de mejora al modelo de gestión actual, convoca a ustedes, o de ser el caso a sus delegados, al taller de trabajo técnico, que se efectuará el viernes 26 de enero del presente año, a las 09H00, en la sala de reuniones de la Gerencia Comercial, ubicadas en la Av. Mariana de Jesús Oe6- 272 y Nuño de Valderrama, junto al Parque de la Mujer y el Niño.”*
- 3.7. Con Memorando Nro. EPMMOP-GJ-2024-0091-M de 25 de enero de 2024, la Gerencia Jurídica solicitó a la Gerencia Comercial *“(...) conforme la reunión de trabajo mantenida el día 24 de enero de 2024, es necesario que, a través de la Gerencia a su cargo, se coordine el cumplimiento de la Sentencia en cuanto a la metodología de cálculo de la tasa del peaje Túnel Guayasamín (...).”*

- 3.8.** Con Memorando Nro. EPMMOP-GC-2024-0031-M de 27 de enero de 2024, la Gerencia Comercial indicó y solicitó a las Gerencias de: Administración de Parques y Espacios Verdes, Obras Públicas, Operaciones de la Movilidad, Estudios y Fiscalización, Terminales y Estacionamientos y Administrativa Financiera, los siguiente:

“(...) se determinó la necesidad de realizar el levantamiento de información para obtener el nivel de servicio actual de la vía. Para esto, se trabajó en una matriz (adjunta) que considera los insumos que son necesarios para levantar los indicadores del nivel de servicio; y, a su vez, se definió que cada una de las Gerencias Técnicas deberá trabajar en un cronograma que considere los tiempos que conllevaría la obtención de cada uno de los insumos detallados en dicha matriz. Esta información quedó en ser remitida en un término no mayor a 5 días a la Gerencia de Estudios y Fiscalización para que, una vez que se cuente con el nivel de servicio actual, se pueda realizar un estudio y definir el nuevo nivel de servicio, mismo que será analizado su ejecución con un mejor modelo de gestión.

(...) Para el efecto, conforme lo expresado en el taller técnico, los tiempos considerados para cumplimiento en la sentencia son cortos (...) se requiere contar con información respecto a los ingresos y egresos que conllevan la operación de dicho corredor vial, es decir, contar con los elementos como: recaudo, costos de operación, costos de mantenimiento, costo de intervenciones, demanda (TPDA), entre otros, esta Gerencia inicialmente trabajará con información histórica que data durante los últimos 5 años. En virtud de lo expuesto, con la finalidad de dar cumplimiento a la Sentencia 61-21-IN, solicito gentilmente a cada una de sus Gerencias remitir en el término de 5 días la siguiente información histórica (desde 2019 al 2023) conforme el ámbito de las competencias:

- **Gerencia de Obras Públicas:** Detalle de intervenciones en el túnel y la vía, por tipo, monto y modalidad de ejecución. De igual manera los costos operativos y administrativos del campamento.
- **Gerencia de Operaciones de Movilidad:** Detalle de intervenciones por tipo, monto y modalidad, tanto en el túnel, como en la vía.
- **Gerencia de Administración de Parques y Espacios Verdes:** Detalle de intervenciones por tipo, monto y modalidad.
- **Gerencia de Terminales y Estacionamientos:** Detalle de TPDA, costos de administración del peaje del Túnel Guayasamín, detalle de ingresos, detalle de evasión (en monto y número), detalle de usuarios exentos (en monto y número), ubicación actual de los recursos producto de la recaudación del peaje, documentación de sustento.
- **Gerencia Administrativa Financiera:** Detalle los costos de administración del Túnel Guayasamín, tales como video vigilancia, equipos y demás. (...)

- 3.9.** Mediante Memorando Nro. EPMMOP-GC-2024-0032-M de 27 de enero de 2024, la Gerencia Comercial remitió a la Gerencia Jurídica la hoja de ruta propuesta con el fin de aportar al cumplimiento de la referida sentencia:

<i>Hito de cumplimiento</i>	<i>Responsable</i>	<i>Fecha</i>
1.- Taller técnico para identificación y solicitud de intervenciones en el corredor vial	GC, GOP, GTE, GAPEV-GOM-GP-GEF	26/01/2024
2.- Entrega de información técnica y financiera de las intervenciones en el corredor vial	GOP, GTE, GAPEV-GAF-GOM	02/02/2024
3.- Análisis y procesamiento de la información técnica y financiera del proyecto	GC	09/02/2023
4.- Propuesta de metodología del cálculo de la tasa de peaje	GC	16/02/2023

- 3.10.** Con Memorando Nro. EPMMOP-GAF-DF-2024-0335-M de 1 de febrero de 2024, la Dirección Financiera de la Gerencia Administrativa Financiera, manifestó: *"(...) Al respecto, se adjunta al presente las cédulas presupuestarias de gastos del peaje del Túnel Guayasamín de los años 2019, 2020, 2021, 2022 y 2023."* Las cédulas remitidas contenían información detallada de los gastos de servicios, operación y mantenimiento y en general de infraestructura.
- 3.11.** Con Memorando Nro. EPMMOP-GTE-2024-0216-M de 2 de febrero de 2024, la Gerencia de Terminales y Estacionamientos remitió la información del flujo vehicular del túnel 2019 - 2023, así como las cédulas presupuestarias 2018 – 2022.
- 3.12.** Con Memorando Nro. EPMMOP-GAPEV-2024-0330-M de 2 de febrero de 2024, la Gerencia de Administración de Parques y Espacios Verdes, indicó a la Gerencia Comercial: *"(...) Al respecto, me permito remitir adjunta la matriz de la GAPEV, con los datos solicitados para su revisión."*
- 3.13.** Mediante Memorando Nro. EPMMOP-GOM-2024-0217-M de 9 de febrero de 2024, la Gerencia de Operaciones de la Movilidad, indicó a la Gerencia Comercial *"(...) me permito remitir el Informe Técnico No. 083-GOM-DSV-24, en el cual se concluye: "Una vez revisado el histórico de los trabajos de señalización y semaforización, realizados sobre la Av. Oswaldo Guayasamín en el tramo entre la Plaza Argentina y hasta la Y de Pífo, se tiene un costo de intervención total de la Gerencia d Operaciones de la Movilidad de \$ 597.677,43 (quinientos noventa y siete mil seiscientos setenta y siete dólares de los Estados Unidos de América con 43/100), cuantificados desde el año 2016." [sic]*
- 3.14.** Mediante correo electrónico de 9 de febrero de 2024, Dirección de Rehabilitación y Mantenimiento de la Gerencia de Obras Públicas de la EPMMOP, remitió a la Gerencia Comercial la matriz histórica de mantenimiento vial de la Av. Oswaldo Guayasamín.
- 3.15.** Mediante correo electrónico de 14 de febrero de 2024, la Gerencia Comercial solicitó a la Dirección de Rehabilitación y Mantenimiento de la Gerencia de Obras Públicas, lo siguiente: *"(...) me permito solicitar se complemente la matriz enviada en razón de que la misma no se encuentra valorada con presupuesto, únicamente consta el detalle de las intervenciones, por lo que,*

se requiere el histórico de intervenciones de acuerdo con lo solicitado en el documento Nro. EPMMOP-GC-2024-0031-M.”

- 3.16.** Mediante correo electrónico de 14 de febrero de 2024, la Dirección de Rehabilitación y Mantenimiento de la Gerencia de Obras Públicas envió a la Gerencia Comercial lo siguiente: *“(…) con base a la información que mantiene en archivo la Unidad Zona Norte, se adjunta la matriz de intervención con mantenimiento vial (bacheo) de la avenida Oswaldo Guayasamín.”*
- 3.17.** Mediante correo electrónico de 14 de febrero de 2024, la Gerencia Comercial solicitó a la Gerencia de Obras Públicas: *“(…) se sirva disponer la entrega de la información de los últimos 5 años; con el detalle de intervenciones en la vía y túnel (rehabilitación y mantenimiento), por tipo, monto, modalidad de ejecución considerando los costos operativos y administrativos que conllevan dichas acciones.”*
- 3.18.** Mediante correos electrónicos de 15 y 20 de febrero de 2024, la Gerencia Comercial solicitó a la Dirección Financiera de la Gerencia Administrativa Financiera, ampliar el detalle de la información relacionada con la cédula presupuestaria 2019, los costos de construcción del Túnel Guayasamín y año de liquidación y costos de operación anual desde el año 2006 al 2019 de la estación de peaje manual del Túnel Guayasamín.
- 3.19.** El 16 de febrero de 2024 se realizó una reunión en Gerencia General a fin de exponer los avances del proceso llevado a cabo para la propuesta de metodología de la tasa del peaje Guayasamín.
- 3.20.** En cumplimiento a los términos definidos en la hoja de ruta planteada por la Gerencia Comercial en el Memorando Nro. EPMMOP-GC-2024-0032-M de 27 de enero de 2024, el 16 de febrero de 2024 se remitió por correo electrónico a la Gerencia Jurídica de la EPMMOP la propuesta de metodología de cálculo de tasa de peaje del corredor vial “Oswaldo Guayasamín”.
- 3.21.** Mediante Memorando Nro. EPMMOP-GOP-2024-0925-M de 20 de febrero de 2024, la Gerencia de Obras Públicas, en alcance al Memorando Nro. EPMMOP-GOP-DRM-2024-0171-M, remitió a la Gerencia Comercial la matriz de intervención de bacheo de la Av. Oswaldo Guayasamín.
- 3.22.** Mediante correo electrónico del 20 de febrero de 2024, la Gerencia Comercial solicitó a la Dirección Financiera de la Gerencia Administrativa Financiera lo siguiente:
- Costo total de construcción del Túnel Guayasamín y año de liquidación.
 - Costo de operación anual desde el año 2006 al 2019 de la estación de peaje manual del Túnel Guayasamín.

- 3.23.** Con correo electrónico de 21 de febrero de 2024, el Director Financiero de la Gerencia Administrativa Financiera, remitió el detalle de las transferencias efectuadas a PNUD por concepto de inversión por la construcción del túnel Guayasamín.
- 3.24.** El 28 de febrero de 2024, se realizó un taller de trabajo con la señora Gerente General, las gerencias técnicas y la Gerencia Jurídica a fin de exponer avances de la propuesta de la metodología.
- 3.25.** Con Memorando Nro. EPMMOP-GC-2024-0070-M de 28 de febrero de 2024 la Gerencia Comercial solicitó a las Gerencias Administrativa Financiera y de Terminales y Estacionamientos lo siguiente:
- “GAF: Remitir el detalle de los costos de administración, operación y mantenimiento ejecutados por la EPMMOP sobre 1. sistema de recaudo de peaje, sea por administración directa o a través de la prestación de servicios, 2. del Túnel Guayasamín y 3. de la vía, dentro del periodo 2006 – 2023, considerando el detalle de las cédulas desglosados y que los montos correspondan efectivamente a los 3 componentes indicados.*
- GAF: Gastos de inversión en el túnel y en la vía interoceánica, esto es obras de construcción, rehabilitación y mejoramiento, dentro del periodo 2006-2023.*
- GAF-GTE: Registro del flujo vehicular anual y recaudación anual de la estación de peaje del Túnel Guayasamín, dentro del periodo 2006-2023.”*
- 3.26.** Con Memorando Nro. EPMMOP-GTE-2024-0360-M de 3 de marzo de 2024, la Gerencia de Terminales y Estacionamientos remitió a la Gerencia Comercial las matrices del flujo vehicular anual y la recaudación anual de la estación de Peaje Oswaldo Guayasamín desde el 2006 al 2023.
- 3.27.** El 5 de marzo de 2024 se realizó un nuevo taller de trabajo con el Asesor de Gerencia General para la revisión de las observaciones planteadas en el taller previo.
- 3.28.** El 19 de marzo de 2024, se realizó una reunión de trabajo para la presentación de los avances de la propuesta de metodología a la Gerencia General.
- 3.29.** Mediante Memorando Nro. EPMMOP-GP-2024-0921-M de 20 de marzo de 2024, la Gerencia de Planificación en alcance al Memorando No. EPMMOP-GP-2024-0005-M de 2 de enero del 2024 respecto a la zona de influencia del corredor Guayasamín informó a la Gerencia de Terminales y Estacionamientos lo siguiente: *“(…) en el corredor vial constan zonas adyacentes como: paradas de transporte, bahías de buses, puentes peatonales, puentes vehiculares, taludes, obras de arte menor (bordillos y cunetas), drenaje pluvial, la infraestructura del túnel vehicular, iluminación en los espacios públicos competencia de la EPMMOP y soluciones viales que faciliten la movilidad dentro del corredor.”*

- 3.30.** Mediante Memorando Nro. EPMMOP-GC-2024-0119-M de 03 de abril de 2024 la Gerencia Comercial convocó a la Secretaría de Movilidad a un taller de trabajo para presentar y socializar la propuesta de metodología de cálculo de tasa de peaje del corredor vial "Oswaldo Guayasamín".
- 3.31.** El jueves 4 de abril de 2024, se desarrolló el Taller de revisión de la propuesta de metodología de cálculo de tasa de peaje del corredor vial "Oswaldo Guayasamín" con delegados de la Secretaría de Movilidad y por parte de la EPMMOP la Gerencia Jurídica y Gerencia Comercial.
- 3.32.** El 5 de abril de 2024, se remitió a la Secretaría de Movilidad el proyecto de ordenanza, así como los proyectos de informes técnico y jurídico de la propuesta de metodología de cálculo de tasa de peaje del corredor vial "Oswaldo Guayasamín" con los ajustes realizados producto de las observaciones levantadas por la Secretaría de Movilidad en el taller de trabajo, solicitando se haga conocer la retroalimentación; el 9 de abril de 2024 se envió una insistencia a este requerimiento.
- 3.33.** Mediante correo electrónico del 16 de abril de 2024, el Director de Políticas y Planeamiento de la Movilidad de la Secretaría de Movilidad informó a la Gerencia Comercial lo siguiente: *"Mediante la presente confirmo que a las reuniones que se convoquen se delega a Jacqueline Arias. Ella les ha reportado durante las reuniones sus observaciones de manera directa. En este sentido, confirmamos que no tenemos observaciones técnicas adicionales. Es importante mencionar que el rol de la Secretaria de Movilidad será de apoyarles para que Epmmop revise y tenga claro la Política de Movilidad de la ciudad que se encuentra en la ordenanza donde se publicó el plan maestro de movilidad."*
- 3.34.** Con Memorando Nro. EPMMOP-GC-2024-0152-M de 18 de abril de 2024, la Gerencia Comercial remitió a la Gerencia Jurídica la primera versión del informe con la propuesta de Metodología de Cálculo de Tasa de Peaje del Corredor Vial "Oswaldo Guayasamín"
- 3.35.** El 22 de abril de 2024, se llevó a cabo una reunión de trabajo entre las Gerencias de Estudios y Fiscalización, de Planificación, Jurídica y Comercial, con el objetivo de realizar ciertos ajustes a la primera versión del informe de la propuesta de Metodología de Cálculo de Tasa de Peaje del Corredor Vial "Oswaldo Guayasamín".
- 3.36.** El 24 de abril de 2024, se efectuó una reunión entre la Gerencia Comercial, Gerencia Jurídica y Coordinación de Despacho para revisar el proyecto de ordenanza y la propuesta de Metodología de Cálculo de Tasa de Peaje del Corredor Vial "Oswaldo Guayasamín".
- 3.37.** El 25 de abril de 2024, se presentó en la Gerencia General la propuesta de Metodología de Cálculo de Tasa de Peaje del Corredor Vial "Oswaldo Guayasamín" y el proyecto de ordenanza.
- 3.38.** Con Memorando Nro. EPMMOP-GC-2024-0171-M de 01 de mayo de 2024, la Gerencia Comercial envió a la Gerencia Jurídica la versión actualizada del

informe técnico con la propuesta de Metodología de Cálculo de la Tasa de Peaje del Corredor Vial "Oswaldo Guayasamín".

- 3.39. Con Memorando Nro. EPMMOP-GG-2024-0494-M de 01 de mayo de 2024, la Gerencia Jurídica envió a la Gerencia General el informe técnico, informe jurídico y proyecto de ordenanza de la propuesta de Metodología de Cálculo de Tasa de Peaje del Corredor Vial "Oswaldo Guayasamín" para continuar con el trámite legal correspondiente en la Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito.
- 3.40. El 01 de mayo de 2024, con Memorando Nro. EPMMOP-GG-2024-0494-M, la EPMMOP remitió a la Alcaldía los informes Técnico, Jurídico y Proyecto de Ordenanza Metropolitana modificatoria de la tasa por el peaje del Acceso Centro Norte del Distrito Metropolitano y derogatoria de las tasas de peaje de la Vía Píntag El Volcán y de la Vía a Lloa.
- 3.41. El 6 de mayo de 2024, con Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2024-1252-O la Secretaría General del Concejo Metropolitano convocó a la EPMMOP a la Sesión Nro. 022 Ordinaria de la Comisión de Presupuesto, Finanzas y Tributación, cuyo tercer punto del orden del día a tratar fue "Conocimiento del Proyecto de Ordenanza "ORDENANZA MODIFICATORIA DE LA CODIFICACIÓN DEL CÓDIGO MUNICIPAL DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE SUSTITUYE EL CAPÍTULO VIII DEL TÍTULO IV DEL LIBRO III.5, DE LA TASA POR LA UTILIZACIÓN DEL ACCESO CENTRO NORTE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO Y DEROGATORIA DE LOS CAPÍTULOS IX Y X DEL TÍTULO IV DEL LIBRO III.5, RELACIONADAS CON LAS TASAS POR EL USO DE LA VÍA PÍNTAG – ELVOLCÁN, Y LA VÍA QUE CONDUCE A LLOA," y resolución al respecto.
- 3.42. El 8 de mayo de 2024, la EPMMOP asistió a la Sesión Nro. 022 Ordinaria de la Comisión de Presupuesto, Finanzas y Tributación convocada.

4. CONCLUSIONES:

- El proceso de notificación de la sentencia por parte de la Procuraduría Metropolitana fue el punto de partida para la EPMMOP en la revisión y ajuste de su planificación estratégica relacionada con la fijación de la tasa de peaje, lo que marcó el inicio de un proceso debidamente estructurado.
- La planificación detallada y el cumplimiento de la sentencia estuvieron centrados en determinar el alcance del proyecto y establecer una metodología adecuada para fijar la tarifa de peaje.
- La compilación y análisis de datos históricos y actuales relacionados con la infraestructura vial permitieron tener una visión completa de los costos y la gestión del corredor vial. Este proceso fue crucial para evaluar económicamente los programas para la posterior aplicación de la metodología de tarificación propuesta, sin embargo, este proceso demandó de mayor tiempo en razón de

que la información histórica data de 17 años atrás, desde la entrada en operación de la estación del peaje.

- La investigación y análisis de metodologías aplicables a proyectos de infraestructura vial de varios países contribuyeron a la selección de la mejor alternativa para la fijación de la tarifa de peaje. Estas investigaciones se realizaron a efectos de contar con los fundamentos suficientes para la determinación de la metodología propuesta.
- La implementación de la metodología propuesta cumplió con el procedimiento de socialización con las entidades correspondientes situación que también requirió del análisis y debate de la propuesta realizada, demandando el tiempo que se ha definido en el análisis de la temporalidad de las acciones realizadas.
- En ningún proyecto de infraestructura vial en Ecuador ha sido calculada la tasa de peaje, por lo tanto, al no existir experiencias similares en el país, se realizó un trabajo de investigación de las diferentes metodologías de tarificación de peajes en otros países, esto con el fin de determinar la mejor alternativa en función de los criterios establecidos en el artículo 35 del Reglamento a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre, situación que demandó el tiempo y la organización correspondiente entre las áreas de trabajo.
- Conforme consta en la justificación de las acciones realizadas por la EPMMOP, se pueden evidenciar todas las gestiones efectuadas por esta institución las cuales demandaron el máximo esfuerzo para alcanzar en el tiempo establecido el cumplimiento de la Sentencia Constitucional, sin embargo, por causas imprevistas que han requerido mayor tiempo para la identificación, compilación, análisis, y socialización de la información no se ha podido remitir con antelación el proyecto de ordenanza municipal a la Alcaldía.
- Conforme el análisis realizado, el tiempo que toma el proceso parlamentario para la aprobación de una ordenanza municipal, impediría a la administración pública alcanzar hasta el 04 de junio de 2024, la aprobación de la ordenanza.
- Es importante destacar que se han cumplido con todas las etapas necesarias que respalden la fijación de la tasa de peaje a través de la metodología propuesta que abarca los criterios mínimos del artículo 35 del Reglamento a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre. Esta labor exhaustiva y bien fundamentada ha sido crucial para garantizar transparencia y equidad en el proceso. Por lo tanto, se genera la necesidad de solicitar una ampliación del plazo de diferimiento de los efectos de la sentencia

emitida por la Corte Constitucional, a efectos de culminar con el proceso parlamentario para la aprobación de la ordenanza correspondiente.

- La necesidad de una ampliación del plazo de diferimiento de los efectos de la sentencia emitida por la Corte Constitucional se respalda la necesidad de otorgar el tiempo necesario al Concejo para una discusión fundamentada y detallada una vez que el proceso sea admitido a trámite legislativo. Es importante reconocer que la complejidad de las tareas realizadas hasta el momento propone un marco sólido y transparente para la toma de decisiones futuras en este contexto.

5. RECOMENDACIÓN

- Dada la complejidad y minuciosidad de los análisis realizados hasta el momento, es evidente que el tiempo empleado ha sido justificado y razonable en el contexto de proyectos de esta magnitud. En vista de ello, se recomienda fundamentadamente solicitar una ampliación de plazo para continuar con el proceso legislativo, esto con el objetivo de asegurar una toma de decisiones informada y efectiva por parte del Concejo Metropolitano de Quito. Esta ampliación garantizará que se consideren adecuadamente todos los elementos necesarios para la fijación de la tasa de peaje de manera objetiva y conforme a la normativa vigente.

Acción	Nombre	Firma
<i>Elaborado por:</i>	Xavier Román Supervisor Ejecutor de Procesos 2	
<i>Revisado por:</i>	Francisca Añasco Director de Proyectos Público Privado (S)	
<i>Aprobado por</i>	Oswaldo Aguilar Gerente Comercial (E)	

6. ANEXOS: Link: <https://acortar.link/yvSLeq>