

## ORDENANZA METROPOLITANA No.

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Conforme el Plan Maestro de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, que contempla la ejecución de proyectos para brindar y garantizar el servicio público que le compete al Municipio, se encuentra el Acceso Centro Norte del DMQ, refiriéndose así a la Av. Oswaldo Guayasamin (Vía Interoceánica), que incluye el Túnel ubicado en la misma vía y su área de influencia vial (avenida Simón Bolívar, Interoceánica, Vía de Integración de los Valles, conexiones Eloy Alfaro, Sur de Quito, vía Aeropuerto entre otros en sentido salida de Quito; y, para el ingreso las avenidas céntricas como 6 de Diciembre, Los Shyris, Amazonas, Eloy Alfaro, Diego de Almagro y Orellana, entre otras vías de importancia para la ciudad y sus usuarios).

En agosto de 2005 se inauguró el Túnel Oswaldo Guayasamín, con mil trescientos cuatro (1.304) metros de longitud y once (11) metros de diámetro; túnel de doble vía, con carril central de forma provisional para casos de emergencia, tramo de peaje resuelto mediante seis (6) cabinas (tres por dirección, dos manuales y una de tele peaje), con un valor de cuarenta (0,40) centavos de dólar, precio que se mantiene hasta la actualidad.

Con un tráfico aproximado de treinta y cuatro mil (34.000) vehículos que circulan a diario por el túnel Guayasamín, estructura que forma parte de la av. Interoceánica, ruta que une el sector centro norte de Quito con la av. Simón Bolívar, las poblaciones de Cumbayá y Tumbaco, además con el Aeropuerto Internacional de Quito "Mariscal Sucre" y las localidades ubicadas al oriente del DMQ, a pesar de sus dimensiones, nunca se ha permitido el tráfico pesado, así como los autobuses de mayor tamaño.

Por otro lado, el incremento del parque automovilístico obligó a la implantación de la medida de restricción vehicular denominada "Pico y Placa" en el 2010, que coinciden con las puntas de tráfico provocados por los desplazamientos desde las viviendas habituales a sus lugares de trabajo y viceversa. Esta medida que afecta al tramo del Túnel, ha generado la obligación de implantar los contraflujos establecidos en la vía (convirtiendo el túnel en unidireccional).

Actualmente, se ha determinado que dicha infraestructura vial en vista de la demanda de su uso, se encuentra saturada, impidiendo una adecuada circulación, especialmente en las horas pico, lo que hace necesario y urgente dar alternativas de

## ORDENANZA METROPOLITANA No.

circulación vehicular y peatonal por la zona, para en corto o mediano plazo efectuar intervenciones en esta importante vía de acceso y circulación para la ciudad de Quito, en razón de que el Túnel Guayasamin es una vía de evacuación vehicular inmediata que conecta las vías principales, tales como: Simón Bolívar, Interoceánica, Vía de Integración de los Valles, conexiones Eloy Alfaro, Sur de Quito, vía Aeropuerto entre otros en sentido salida de Quito; y, para el ingreso las avenidas céntricas como 6 de Diciembre, Los Shyris, Amazonas, Eloy Alfaro, Diego de Almagro y Orellana, entre otras vías de importancia para la ciudad y sus usuarios, por lo que es necesario contar con vías alternas que ayuden a descongestionar la movilidad de vehículos y personas.

Como una de las soluciones viales para otorgar el nivel de servicio a la movilidad que el Distrito Metropolitano de Quito debe garantizar, es la construcción de una solución alternativa paralela al túnel Guayasamín; la conservación y mantenimiento de la vía; así como la construcción de intercambiadores en la Plaza Argentina y en las avenidas de Los Shyris y Eloy Alfaro, de esta manera es necesario aclarar la normativa relacionada con el valor del peaje y su destino contenida en el Título II, referente a Las Tasas, del Libro Tercero del Código Municipal, sancionada el 31 de octubre del 2005, Capítulo XVI denominado "DE LA TASA POR UTILIZACIÓN DE LA AVENIDA OSWALDO GUAYASAMÍN", que dispone el pago del peaje por utilización de la mencionada vía, a los conductores de vehículos automotores que ingresen o salgan de Quito, utilizando el túnel ubicado en la Avenida Oswaldo Guayasamín (Vía Interoceánica), y cuyo destino de los ingresos es únicamente la operación y mantenimiento del túnel, así como la conservación de la vía, sin precautelar la inversión de dicho recaudo en la construcción de la obra pública correspondiente, su operación y administración.

Por otro lado, el artículo Art. III... (6) del citado Código, señala: "*Dispensas: Por tratarse de un peaje, este tributo no es objeto de exoneración ni rebaja alguna*", sin considerar lo dispuesto en la Resolución No. A0050 de 31 de julio de 2006, por la cual el Alcalde Metropolitano de Quito facultó a la Empresa Metropolitana de Obras Públicas, las siguientes facultades: el tráfico libre de vehículos que brindan servicios a la comunidad, en especial a los vehículos de: ambulancias, bomberos, defensa civil y policía nacional; conceda un descuento del 5% a los usuarios del túnel que cancelen el costo de las pasadas mediante el mecanismo de prepago; por una sola vez estimule a los usuarios que aplicaron su solicitud de cuenta en el proceso, con 25 pasadas adicionales, sin costo, que serán registradas a la entrega del TAG; que la EMOP-Q absorba los costos que demande el cobro

## ORDENANZA METROPOLITANA No.

del valor de los usuarios que utilicen el pago mediante tarjetas de crédito; rebajas y exoneraciones que contradicen la disposición relacionada con las dispensas, siendo necesario para guardar armonía con la real operación y administración del peaje reformar el citado artículo.

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, conforme la Constitución tiene competencias en la planificación, construcción y mantenimiento de la vialidad urbana, así como en la creación, modificación o supresión, mediante ordenanza, de las tasas y contribuciones especiales de mejoras; bajo esta premisa, es indispensable que el Concejo Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito, conozca y apruebe el siguiente proyecto de Ordenanza Metropolitana por la cual se reforma el Título II, referente a Las Tasas, Capítulo XVI "De la Tasa por Utilización de la Avenida Oswaldo Guayasamín", del Libro Tercero del Código Municipal, lo que permitirá destinar los recursos que por concepto de peaje se recaudan en el Túnel Guayasamín, a la construcción, operación, conservación y mantenimiento del acceso centro norte del Distrito Metropolitano de Quito.

PRIMER DEBATE

**ORDENANZA METROPOLITANA No.**

**EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

Visto el Informe No. IC-O-2016-029, de 16 de febrero de 2016, emitido por la Comisión de Presupuesto, Finanzas y Tributación.

**CONSIDERANDO:**

- Que,** de conformidad con el artículo 238 de la Constitución, los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana.;
- Que,** el artículo 264 de la Constitución dispone que los gobiernos municipales tendrán, entre otras, las siguientes competencias exclusivas: *"3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana."* y *"5. Crear, modificar o suprimir mediante ordenanzas, tasas y contribuciones especiales de mejoras."*;
- Que,** el artículo 87 literal c) del COOTAD, señala como atribuciones del Concejo Metropolitano el *"Crear, modificar o extinguir tasas y contribuciones especiales por los servicios que presta y obras que ejecute."*;
- Que,** el artículo 568 literal i) del COOTAD permite la creación de tasas por otros servicios de cualquier naturaleza a cargo del MDMQ; y,
- Que,** mediante Ordenanza Metropolitana 157 reformativa del título II, referente a Las Tasas, del Libro Tercero del Código Municipal, sancionada el 31 de octubre del 2005, el Concejo Metropolitano incluyó el Capítulo XVI denominado *"DE LA TASA POR UTILIZACIÓN DE LA AVENIDA OSWALDO GUAYASAMÍN"*, que dispuso el pago del peaje por utilización de la mencionada vía, a los conductores de vehículos automotores que ingresen o salgan de Quito, utilizando el túnel ubicado en la Avenida Oswaldo Guayasamín (Vía Interoceánica), destinando estos ingresos a la operación y mantenimiento del túnel, y a la conservación de la vía.

**En ejercicio de las atribuciones que le confieren los artículos 266 y 264 de la Constitución de la República del Ecuador; y, artículo 87, literal c), del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.**

ORDENANZA METROPOLITANA No.

EXPIDE LA SIGUIENTE:

ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL TÍTULO II, REFERENTE A LAS TASAS, CAPÍTULO XVI "DE LA TASA POR UTILIZACIÓN DE LA AVENIDA OSWALDO GUAYASAMÍN", DEL LIBRO TERCERO DEL CÓDIGO MUNICIPAL

**Artículo 1.-** Sustitúyase el texto del capítulo XVI "DE LAS TASA POR UTILIZACION DE LA AVENIDA OSWALDO GUAYASAMIN", del libro III del Código Municipal, por el siguiente: "DE LA TASA DE UTILIZACION DEL ACCESO CENTRO NORTE DEL MDMQ"

**Artículo 2.-** Sustitúyase el texto del artículo ... (1) por el siguiente:

*"Artículo ... (1).- Peaje por utilización de la vía.- De conformidad con lo dispuesto en el artículo 87 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, los conductores de vehículos automotores que ingresen o salgan de Quito, utilizando el acceso centro norte del MDMQ, deberán pagar un peaje que será destinado a la construcción, operación, conservación y mantenimiento del acceso centro norte del Distrito Metropolitano de Quito y su área de influencia vial."*

**Artículo 3.-** Sustitúyase el texto del artículo ... (2) por el siguiente:

*"Artículo ... (2).- Hecho generador.- La utilización del acceso centro norte del Distrito Metropolitano de Quito y su área de influencia vial, como medio de ingreso y salida de vehículos motorizados."*

**Artículo 4.-** Sustitúyase el texto del artículo ... (3) por el siguiente:

*"Artículo ... (3).- Sujeto activo.- Es el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMMOP) en ejercicio de sus competencias."*

**Artículo 5.-** Sustitúyase el texto del artículo ... (4) por el siguiente:

*"Artículo ... (4).- 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"*

## ORDENANZA METROPOLITANA No.

norte del DMDQ 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.

**Artículo 6.-** Sustitúyase el texto del artículo ... (6) por el siguiente:

*“Artículo ... (6).- Exoneraciones.- Exceptúense del pago del peaje regulado por la presente Ordenanza, a los vehículos de emergencia pertenecientes a la Policía Nacional, Bomberos Cruz Roja, Defensa Civil, Ambulancias públicas o privadas, a los vehículos de uso oficial para el control de tránsito pertenecientes a la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT) y los vehículos, que en ejercicio de sus actividades, sean destinadas al mantenimiento y conservación del acceso Centro Norte y su área de influencia vial.*

**Disposición Final.-** La presente Ordenanza Metropolitana entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en la Registro Oficial, sin perjuicio de su publicación en el dominio web de la Municipalidad.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitanano de Quito, el xx de xxxxx de 2016.

Abg. Daniela Chacón Arias  
Primera Vicepresidenta del Concejo Metropolitanano de Quito

Abg. María Elisa Holmes Roldós  
Secretaria General del Concejo Metropolitanano de Quito

### CERTIFICADO DE DISCUSIÓN

La infrascrita Secretaria General del Concejo Metropolitanano de Quito, certifica que la presente ordenanza fue discutida y aprobada en dos debates, en sesiones de xx y xx de xxxx de 2016.- Quito,

Abg. María Elisa Holmes Roldós  
**SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

**ORDENANZA METROPOLITANA No.**

**ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO.-** Distrito Metropolitano de Quito,

**EJECÚTESE:**

Dr. Mauricio Rodas Espinel

**ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

**CERTIFICO**, que la presente ordenanza fue sancionada por el Dr. Mauricio Rodas Espinel,  
Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el  
.- Distrito Metropolitano de Quito,

Abg. María Elisa Holmes Roldos

**SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

**PRIMER DEBATE**

Quito, 22 FEB. 2016

Oficio Nro.:

088 - GC

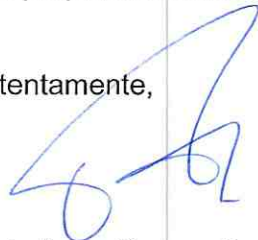
Señor  
Marco Ponce  
PRESIDENTE DE LA COMISION DE PRESUPUESTO, FINANZAS Y TRIBUTACION  
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO  
Presente.

De mi consideración,

En atención a la disposición de la Comisión por usted dignamente Presidida, adjunto el informe elaborado por la Gerencia Comercial de esta Entidad, con relación al proyecto de Ordenanza Metropolitana que reformaría el Título II, referente a las tasas, Capítulo XVI "De la tasa de utilización de la Avenida Oswaldo Guayasamin", del libro tercero del Código Municipal, en el cual se ha incorporado la información requerida por la Comisión de Presupuesto.

Es propicia la ocasión para reiterarle los sentimientos de consideración y estima.

Atentamente,



Ing. Jorge Crespo Bravo  
Gerente Comercial  
Empresa Pública Metropolitana de Movilidad Y Obras Públicas

cc.: Abog. María Elisa Holmes, Secretaria del Concejo Metropolitano de DMQ

22/02/2016

Responsable:	Dra. Piedad Pazmiño
GC-088-2016	hmgp





Quito, 22 FEB. 2016

Oficio Nro.:

088 - GC

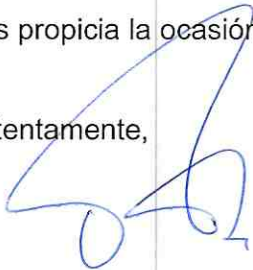
Señor  
Marco Ponce  
PRESIDENTE DE LA COMISION DE PRESUPUESTO, FINANZAS Y TRIBUTACION  
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO  
Presente.

De mi consideración,

En atención a la disposición de la Comisión por usted dignamente Presidida, adjunto el informe elaborado por la Gerencia Comercial de esta Entidad, con relación al proyecto de Ordenanza Metropolitana que reformaría el Título II, referente a las tasas, Capítulo XVI "De la tasa de utilización de la Avenida Oswaldo Guayasamin", del libro tercero del Código Municipal, en el cual se ha incorporado la información requerida por la Comisión de Presupuesto.

Es propicia la ocasión para reiterarle los sentimientos de consideración y estima.

Atentamente,



Ing. Jorge Crespo Bravo  
Gerente Comercial  
Empresa Pública Metropolitana de Movilidad Y Obras Públicas

cc.: Abog. María Elisa Holmes, Secretaria del Concejo Metropolitano de DMQ

22/02/2016

Responsable:	Dra. Piedad Pazmiño
GC-088-2016	hmgp

SECRETARÍA GENERAL CONCEJO METROPOLITANO	RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS HORA: 18:06
QUITO ALCALDÍA	22 FEB 2016 FIRMA RECEPCION: [Signature] NÚMERO DE HOJA: 11



EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA  
DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS **EPMOP**

## **ACCESO A QUITO DESDE LOS VALLES ORIENTALES Y CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE GUAYASAMIN**

---

***PROYECTO: ACCESO A QUITO DESDE LOS VALLES ORIENTALES Y  
CONSTRUCCION DEL PUENTE GUAYASAMIN.***



EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA  
DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS **EPMOP**

## ACCESO A QUITO DESDE LOS VALLES ORIENTALES Y CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE GUAYASAMIN

1. Introducción .....	1
2. Análisis de la situación histórica y actual (diagnóstico) .....	1
3. Justificación:- .....	3
4. Alternativas de Solución Vial:- .....	5
5. Presupuesto Estimado:- .....	5
6. Recaudación como Producto del Peaje:- .....	5
7. Modalidad de Administración del Peaje en los Últimos Años: .....	7
8. Ingresos y Costos de Mantenimiento y Conservación de la Vía Interoceánica.....	7
9. Recaudación del Peaje cubre adicionalmente los Costos de Construcción y Operación.- .....	8
10. Es Viable o no Aplicar Descuentos y Exoneraciones a esta Tasa.....	9
11. Modalidad Recomendada para la Ejecución del Proyecto:- .....	10

## ACCESO A QUITO DESDE LOS VALLES ORIENTALES Y CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE GUAYASAMIN

### 1. Introducción

La Ordenanza Metropolitana No. 309, aprobada por el Consejo Metropolitano de Quito el 16 de abril de 2010, incluyó una Sección II “de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas”, cuyo artículo (2), numeral 1, estipula que el objeto de la EPMOP incluye, entre otras, diseñar, planificar, construir, mantener, operar y en general, explotar la infraestructura de vías y espacio público, infraestructura para movilidad, infraestructura del sistema de transporte terrestre, espacio público destinado a estacionamientos; prestar servicios públicos a través de la infraestructura a su cargo, y las demás actividades de prestación de servicios relativas a las competencias que le corresponde al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, en el ámbito de movilidad y ejecución de obras públicas.

De acuerdo al Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009-2025, la infraestructura vial permite, de manera sostenible, consolidar el sistema metropolitano de circulación multidireccional y multimodal con la debida articulación y conectividad entre las distintas zonas del territorio y con una adecuada relación con el uso del suelo; se respeten las jerarquías funcionales asignadas de conformidad con el Plan de Gestión de Tráfico y cuente con los elementos de equipamiento necesario.

#### Lineamientos estratégicos:

- Formular y aplicar un plan de optimización de la capacidad de la red vial principal en tramos críticos.
- Mejoramiento del nivel de servicio de la red vial en lo referente al equipamiento y mantenimiento sistemático de la infraestructura.
- Mejoramiento y construcción de obras de infraestructura que contemplen ampliaciones y obra nueva según previsiones del PMM.

### 2. Análisis de la situación histórica y actual (diagnóstico)

En febrero de 1998, la vía Interoceánica en el kilómetro 1, sufrió un deslizamiento de alrededor de 100 metros, provocado por la erosión de la cascada del colector del Batán y por problemas de escorrentía provenientes de la propia calzada. Creando la necesidad de comunicar lo antes posible Quito con los Valles de Cumbayá y Tumbaco, misma que fue suspendida en junio de 1999.

El Distrito Metropolitano de Quito, planteó ocho alternativas para solucionar este problema, luego de analizarlas decidió ejecutar un proyecto subterráneo de dos túneles: El Túnel Norte (Entrada hacia Quito) y el Túnel Sur (Salida de Quito). El Túnel Guayasamin, fue construido por la Empresa José Cartellone Construcciones Civiles, que fue inaugurado en agosto del 2005.

## ACCESO A QUITO DESDE LOS VALLES ORIENTALES Y CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE GUAYASAMIN

El Túnel Oswaldo Guayasamin, tiene una longitud de 1304 m, de 11 m de diámetro, de doble vía con carril central para los casos de emergencia con peaje de 6 cabinas (tres por dirección, dos manuales y una de tele peaje).

El costo de la tarifa del peaje actualmente es de USD 0.40 centavos, con el producto de la recaudación del peaje, la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMMOP) realiza el mantenimiento y conservación del tramo comprendido entre la Plaza República de Argentina, hasta la población de Pifo, que incluye el Túnel de Guayasamin.

Actualmente, existe la demanda de 34.000 vehículos que circulan a diario por el túnel Guayasamin, estructura que forma parte de la Av. Interoceánica que conecta el Centro Norte de Quito, con la Av. Simón Bolívar, el Aeropuerto Internacional de Quito "Mariscal Sucre"; y, las localidades ubicadas al norte y sur oriente del DMQ.

Es preciso aclarar que a pesar de las dimensiones del túnel, no se ha permitido el tráfico pesado, así como los autobuses de mayor tamaño, a fin de precautelar la estructura del túnel.

El incremento del parque automotor que se constituye en frecuente usuario del túnel, causando especialmente en las horas que coinciden de mayor demanda, con las puntas de tráfico provocados por los desplazamientos desde los lugares habituales de viviendas hasta sus lugares de trabajo y viceversa (pico), obligó a la implantación de la medida de restricción vehicular denominada "Pico y Placa" desde el año 2010. Esta medida que afecta al tramo del Túnel, ha generado la obligación de implantar los contraflujos establecidos en la vía (convirtiendo en un horario determinado el túnel en unidireccional).

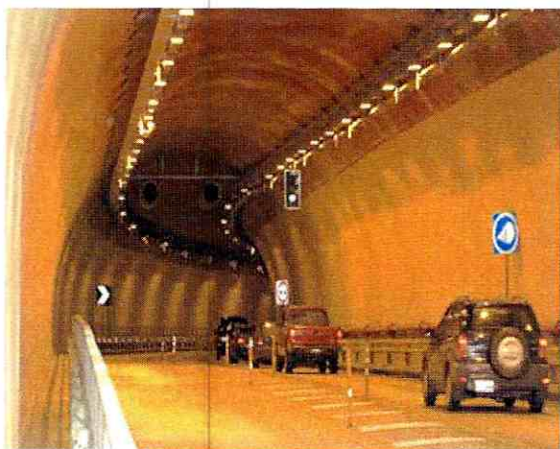
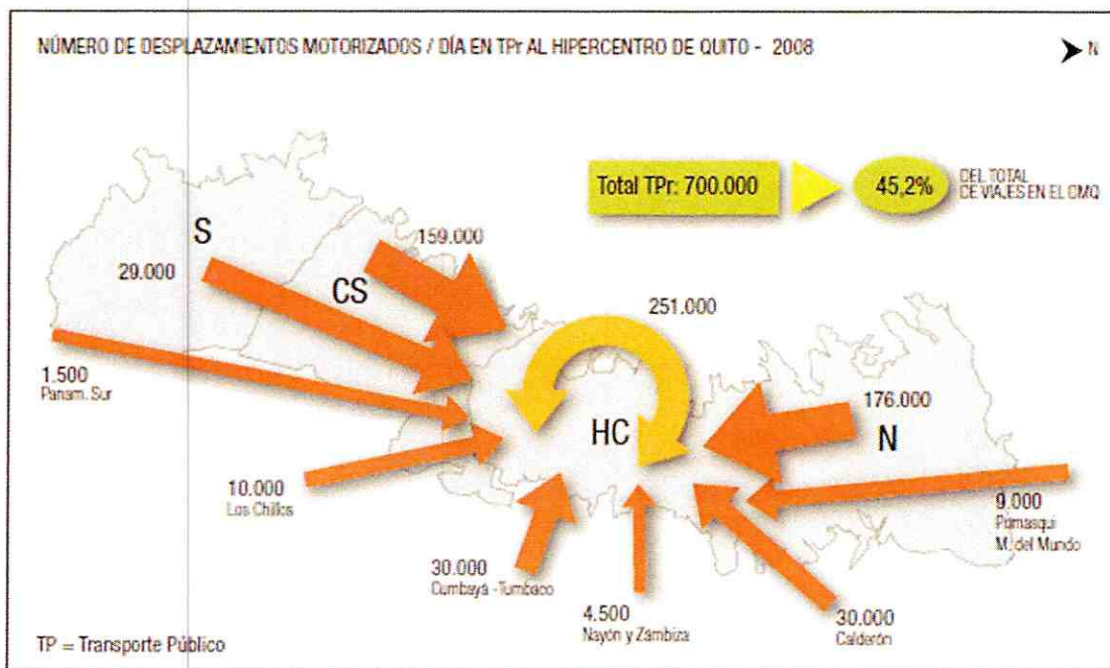


Fig.N°1. Fig. N°2  
Fuente:www.metroecuador.com.ec

## ACCESO A QUITO DESDE LOS VALLES ORIENTALES Y CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE GUAYASAMIN

En la Plaza Argentina y en las intersecciones de la Av. Eloy Alfaro y Shyris, existe una hipercentralidad socio-económica y funcional, en este sector se encuentra la mayor concentración de actividades económicas, administrativas y educativas de la urbe. A su vez, la distribución residencial de la población urbana se extiende de forma mucho más amplia, por el Norte hasta Calderón, por el Sur hasta Guamaní, por el Este hasta los Valles de Tumbaco, Cumbayá y los Chillos. Esto implica que una gran cantidad de viajes se realicen desde la periferia de la ciudad de Quito hacia el Hipercentro utilizando el Túnel Guayasamín, especialmente en horarios picos.



**Fig.3. Fuente: Plan Maestro de Movilidad del DMQ 2009-2025**

### 3. Justificación:-

Se realizó una ampliación de la vía Interoceánica, tramo Tumbaco-Pifo (8km) para de cierta manera solucionar el nodo de conflicto de toda la vía Interoceánica, así como reformas geométricas viales en intersecciones conflictivas: Intersección Eloy Alfaro y Shyris y Plaza Argentina, el tramo del peaje y Plaza Argentina, no obstante la aplicación de dichas medidas, no se obtuvo una optimización de la infraestructura, por lo que se otorga vulnerabilidad del Sistema Vial y de la movilidad.

Habiéndose considerado, estos tramos de la infraestructura vial, dentro de los puntos vulnerables en la Red Vial Metropolitana, según el Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito (2009-2025), es necesario desde ya, otorgar una solución a la movilidad en dicho importante acceso y salida a la ciudad de Quito, con la construcción

## ACCESO A QUITO DESDE LOS VALLES ORIENTALES Y CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE GUAYASAMIN

del Puente Guayasamin y los Pasos Deprimidos de la Plaza Argentina e intersección de las avenidas Shyris y Eloy Alfaro.

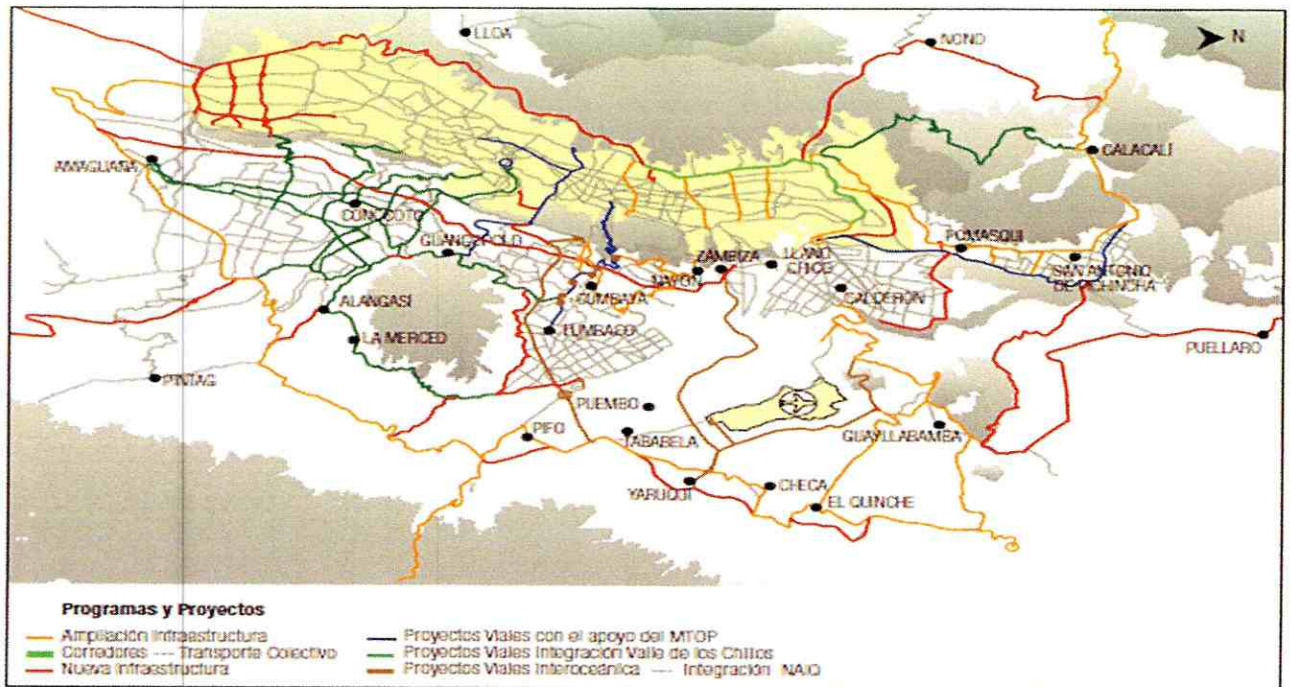


Fig.4. Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito (2009-2025)

Para aportar a la sostenibilidad de la movilidad en el Centro Norte del DMQ, debe procurarse:

- La disminución de niveles de saturación y congestión vehicular, que implica la reducción de emisiones contaminantes y de ruidos.
- Las condiciones presentes y futuras, de acuerdo a la tendencia impuesta, permite advertir que en el futuro la movilidad en este importante sector del DMQ, será insostenible, por lo que se requiere optimizar la infraestructura vial en los puntos de conflicto que ya se han identificado, tanto para el sistema de transporte vehicular público y privado, así como para el no motorizado.
- El acceso y salida desde los barrios periféricos, hacia el hipercentro de la ciudad, sigue contando con ciertas deficiencias, que repercuten en la calidad de vida de los usuarios.
- Existen siete ejes viales que unen la ciudad de Quito con los valles, de los cuales cinco de ellos se construyeron hace más de 30 años, por lo que su capacidad de servicio se encuentra saturado, especialmente con la construcción del nuevo Aeropuerto de Quito que influyó de manera directa en el incremento de la congestión vial por el Túnel Guayasamín y sus accesos.
- No obstante que, la Av. de los Conquistadores es una vía de ingreso y salida de la ciudad, sus características geométricas, tipo de calzada y el uso de suelo no

## ACCESO A QUITO DESDE LOS VALLES ORIENTALES Y CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE GUAYASAMIN

corresponde a un eje vial, por cuanto sus dimensiones no permiten una circulación segura y fluida.

- La capacidad máxima analizada, técnicamente establecida para el Túnel Guayasamín, es de 25.000 vehículos, datos éstos tomados de la Gerencia de Terminales y Estacionamientos; sin embargo al momento se encuentra con un TPDA de 34.000 vehículos aproximadamente, excediendo su capacidad máxima y llevando al eje vial a un Nivel de Servicio E, con saturación.

#### 4. Alternativas de Solución Vial:-

Con el objeto de solucionar los problemas de prestación del servicio en el transporte usuarios del Acceso Centro – Norte de Quito, se ha determinado una serie de obras de infraestructura vial que se desarrollarán a lo largo de la Vía Interocénica desde la ciudad de Quito hasta la intersección con la Vía Simón Bolívar, obras que son de vital importancia para proveer al hipercentro de Quito de un adecuado acceso vial, acorde con los objetivos que en temas de movilidad y obra pública tiene el MDMQ y la EPMOP, proyecto al cual se le ha denominado **ACCESO A QUITO DESDE LOS VALLES ORIENTALES Y CONSTRUCCION DEL PUENTE GUAYASAMIN**.

#### 5. Presupuesto Estimado:-

El Presupuesto aproximado que se ha establecido para la ejecución del proyecto **ACCESO A QUITO DESDE LOS VALLES ORIENTALES Y CONSTRUCCION DEL PUENTE GUAYASAMIN**, alcanza el monto de USD. 116'700.000,00 más IVA.

Dicho monto se encuentra ajustado a precios constantes con una inflación del 3,03%, abarca todas las actividades necesarias para llevar a cabo la construcción del "Acceso a Quito desde los Valles Orientales y Construcción del Puente Guayasamin".

#### 6. Recaudación como Producto del Peaje:-

Según la información proporcionada por las Unidades encargadas de la administración de la Estación Guayasamín y del control y registro de los Ingresos y Egresos se toma como referente de la recaudación anual del peaje en la Estación Oswaldo Guayasamin, a los años 2014 y 2015, ya que el comportamiento de la demanda se mantiene constante en los últimos años, dándonos un panorama real de la situación actual del Peaje Guayasamin.

Es necesario mencionar que, la tarifa por la utilización de este servicio no ha sufrido modificaciones desde su concepción el 31 de julio de 2006, que se la estableció en USD 0,40 por pasada.



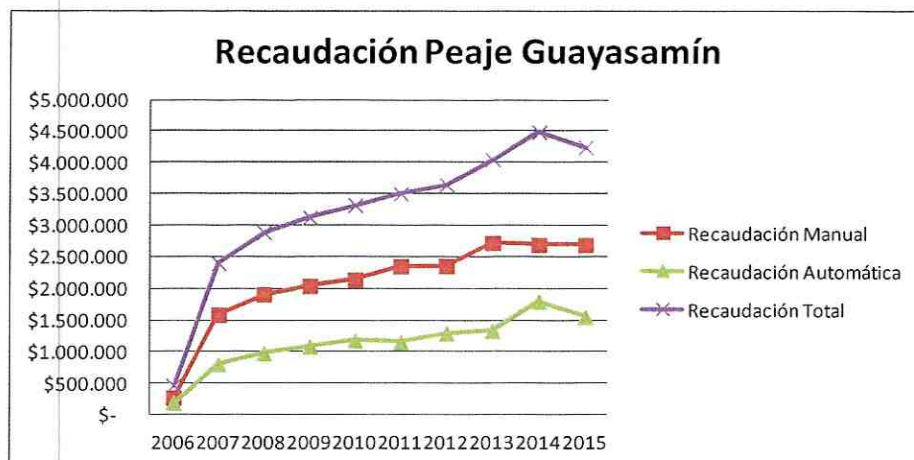
## ACCESO A QUITO DESDE LOS VALLES ORIENTALES Y CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE GUAYASAMIN

La tarifa señalada sufre ciertas variaciones de acuerdo a la forma de pago del servicio a elección del usuario, de acuerdo con las siguientes alternativas:

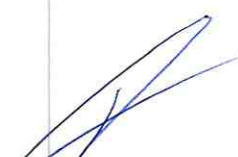
- Pago Manual, con un valor de USD 0,40, por pasada.

Pago Automático, por medio de un dispositivo de cobro prepago con el cual el consumidor final adquiere un descuento del 30% por pasada, conforme las disposiciones contenidas en las Resoluciones Nos. A0050 y A0073, de 31 de julio y 1 de noviembre de 2006, a través de las cuales, el señor Alcalde Metropolitano de Quito, facultó a la Empresa Metropolitana de Obras Públicas, lo siguiente: el tráfico libre de vehículos que brindan servicios a la comunidad, en especial a los vehículos de: ambulancias, bomberos, defensa civil y policía nacional; conceda un descuento del 5% a los usuarios del túnel que cancelen el costo de las pasadas mediante el mecanismo de prepago; por una sola vez estimule a los usuarios que aplicaron su solicitud de cuenta en el proceso, con 25 pasadas adicionales, sin costo, que serán registradas a la entrega del TAG; que la EMOP-Q absorba los costos que demande el cobro de los valores de la tarifa de los usuarios que utilicen el pago mediante tarjetas de crédito, una rebaja del 25% de la tarifa establecida para aquellos usuarios que utilicen el sistema de telepeaje a través de las cacetes correspondientes; rebajas y exoneraciones que no se encuentran acordes con la disposición relacionada con las dispensas; las dos resoluciones contemplan la totalidad del 30% de descuento en el prepago y 25% en la modalidad de pospago. Con este antecedente la recaudación del Peaje Oswaldo Guayasamín para el año 2014, se resume en lo siguiente:

El ingreso mensual promedio del peaje fue de USD 373.223. De la recaudación anual el 60% de la recaudación se generó a través del cobro manual del servicio; y, el 40% restante a través de los dispositivos TAG (free flow). La recaudación anual en el 2014 fue de USD 4.478.681



**Fuente:** Tesorería EPMOP/**Elaboración:** Gerencia Comercial EPMOP



6 

## ACCESO A QUITO DESDE LOS VALLES ORIENTALES Y CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE GUAYASAMIN

Para el año 2015, la recaudación promedio mensual es de USD 353.626,00 y la recaudación anual fue de USD 4.243.515,00, de la cual el 63% es por medio del servicio de cobro manual y el 37% es recaudado a través de los dispositivos TAGs.

### 7. Modalidad de Administración del Peaje en los Últimos Años:

La administración del peaje en la Estación Oswaldo Guayasamin, se ha efectuado a través de la EPMOP, para dicho efecto se ha constituido un Fideicomiso Mercantil denominado: "Vía interoceánica Oswaldo Guayasamin", firmado en el año 2006 y con sus respectivas reformas hasta el año 2015.

### 8. Ingresos y Costos de Mantenimiento y Conservación de la Vía Interoceánica.

Los ingresos utilizados para abastecer los costos de mantenimiento y operación son provenientes de la recaudación manual y automática del Peaje Oswaldo Guayasamin, mismos que fueron descritos en el numeral 6 del presente informe.

Los gastos utilizados para el mantenimiento y conservación de la vía interoceánica en el año 2014 fueron de USD 1.744.279 y para el año 2015 fueron de 952.559; estos rubros son menores a la recaudación del peaje, generando un margen positivo durante el periodo analizado (año 2006 al 2015).

Flujo Anual Estimado	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Recaudación Manual	\$ 273.744	\$ 1.579.887	\$ 1.902.622	\$ 2.033.739	\$ 2.134.865	\$ 2.344.581	\$ 2.351.955	\$ 2.715.408	\$ 2.686.823	2.670.658
Recaudación Automática	\$ 190.005	\$ 807.751	\$ 976.692	\$ 1.083.049	\$ 1.176.750	\$ 1.152.319	\$ 1.289.601	\$ 1.329.301	\$ 1.791.858	1.572.857
<b>Recaudación Total</b>	<b>\$ 463.749</b>	<b>\$ 2.387.638</b>	<b>\$ 2.879.313</b>	<b>\$ 3.116.788</b>	<b>\$ 3.311.615</b>	<b>\$ 3.496.900</b>	<b>\$ 3.641.556</b>	<b>\$ 4.044.710</b>	<b>\$ 4.478.681</b>	<b>\$ 4.243.515</b>
Gastos Mantenimiento y Obras	\$ 1.253.110	\$ 1.211.437	\$ 1.309.598	\$ 2.791.449	\$ 1.328.120	\$ 2.282.292	\$ 3.348.582	\$ 2.888.688	\$ 1.744.279	\$ 952.559
<b>MARGEN OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO</b>	<b>\$ (789.361)</b>	<b>\$ 1.176.201</b>	<b>\$ 1.569.716</b>	<b>\$ 325.339</b>	<b>\$ 1.983.495</b>	<b>\$ 1.214.608</b>	<b>\$ 292.973</b>	<b>\$ 1.156.021</b>	<b>\$ 2.734.402</b>	<b>\$ 3.290.956</b>

**Fuente:** Tesorería/Contabilidad EPMOP/**Elaboración:** Gerencia Comercial EPMOP

El Margen de Operación y Mantenimiento del Peaje es de USD 2.734.402 y USD 3.290.956 respectivamente para el año 2014 y 2015.

Es importante mencionar que los mantenimientos realizados en la vía Interoceánica durante años anteriores, no han sido suficientes para conservar la vía en buen estado tras el alto tráfico que circula por dicha vía. Es así que, en Noviembre de 2015, se inició el mantenimiento integral de la vía Interoceánica con recursos provenientes del excedente generado por la por la diferencia entre la Recaudación del Peaje y el Gasto de Operación y Mantenimiento del Peaje Oswaldo Guayasamin desde el año 2006.

El mantenimiento integral tiene una vida útil de 8 años de acuerdo al informe de la Gerencia de Fiscalización de la EPMOP; y, el costo destinado para la ejecución de tales obras, fue de USD 12.322.610,00.

7 

## ACCESO A QUITO DESDE LOS VALLES ORIENTALES Y CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE GUAYASAMIN

Por otro lado, es importante determinar que el mantenimiento rutinario vial, de acuerdo a la normativa nacional, contempla la intervención en los siguientes aspectos:

### 1.- Mantenimiento Rutinario:

- Perfilado de taludes
- Limpieza de cuentas de coronación
- Limpieza de encausamiento
- Dragado de cauces
- Construcción de desvíos
- Reparación de exudación
- Bacheo
- Cuidado de parques y jardines
- Colocación de matamalezas
- Limpieza de derrumbes menores
- Reconfirmación de espaldones
- Pintura de puentes
- Acondicionamiento de muros

Estas actividades al ser evaluadas por km de vía, para el proyecto contemplado, en toda la sección, se estima un costo aproximado de 20.000 USD dólares por Km

Lo que requiere un presupuesto anual de: USD. 500.000,00 quinientos mil dólares.

### 2.- Mantenimiento Periódico:

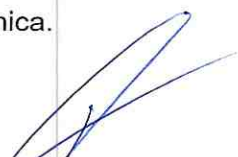
- Reconstrucción de alcantarillas
- Reconstrucción de cunetas
- Reconstrucción de cunetas de coronación
- Reparación de erosiones
- Mantenimiento de estructuras

Este tipo de mantenimiento que puede ser realizado cada 5 o 6 años, requiere un presupuesto de USD.250.000,00.

Con un presupuesto aproximado en dicho período de USD.6.250.000,00.

### 9. **Recaudación del Peaje cubre adicionalmente los Costos de Construcción y Operación.-**

Actualmente, la recaudación del Peaje Oswaldo Guayasamin desde el año 2006, ha permitido cubrir los costos generados para la operación y mantenimiento de la vía Interoceánica.



## ACCESO A QUITO DESDE LOS VALLES ORIENTALES Y CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE GUAYASAMIN

Además ha cubierto la necesidad de realizar la rehabilitación integral de la vía, misma que se la ha efectuado por parte de la EPMOP en aproximadamente 30 años.

Bajo este precedente el Proyecto "Acceso a Quito desde los valles orientales y Construcción del Puente Guayasamin", habiendo determinado su ejecución con una posible Alianza Estratégica con un inversionista externo, la fuente de repago para su inversión, necesariamente debe ser a través de la recaudación del peaje, para así cubrir los costos relacionados con la construcción, operación y mantenimiento; dejando una participación del 10% de la tarifa recaudada para la Municipalidad.

### 10. Descuentos y Exoneraciones a esta Tasa.

La Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas en uso de sus facultades y atribuciones establecidas en las Resoluciones Nos. A0050 y A0073 de 31 de julio y 1 de noviembre de 2006, suscritas por el entonces señor Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, ha venido realizando exoneraciones y descuentos a la tarifa del peaje en la Estación Oswaldo Guayasamin, entre ellos el Pago Automático, por medio de un dispositivo de cobro prepago con el cual el consumidor final adquiere un descuento total del 30% por pasada;

El descuento del porcentaje establecido en las resoluciones antes citadas, la Unidad encargada de la administración del Peaje, aplica las exoneraciones y descuentos con los siguientes porcentajes:

- 25% para una carga inicial (0.30 ctvs por pasada). (Resolución No. A0073)
- 25% (Resolución No. A0073) y 5% (Resolución No. A050) adicional para quien prepague pasadas desde la primera recarga (0.285 ctvs)
- 25% para quienes pospagan pasadas (0.30 ctvs) (Resolución No. A0073).

De otro lado, se ha exonerado del pago de la tarifa completa a los vehículos de uso oficial como Policía Nacional, Bomberos, Ambulancias y otros beneficiarios, que constan en la resolución antes señalada. Este rubro de acuerdo a información de la Gerencia de Terminales el cobro estimado por exoneración del pago manual en los últimos 6 meses del 2015 fue de USD 3.625,00

Esta práctica se ha venido ejecutando desde el 31 de julio de 2006, por lo que se ha generado un derecho para el usuario.

El descuento en cargas iniciales a partir del 2012 al 2015 fue de USD 252.530,00; y, el descuento para el mismo periodo 2012 -2015 en recargas recurrentes fue de USD 1.793.206,50

## ACCESO A QUITO DESDE LOS VALLES ORIENTALES Y CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE GUAYASAMIN

### 11. Modalidad Recomendada para la Ejecución del Proyecto:-

En vista de que para la ejecución del proyecto que otorgará un mejor servicio al Acceso Centro Norte del DMQ, no se cuenta con el financiamiento necesario que permita a la EPMOP efectuar un proceso de contratación común. Se recomienda acoger los artículos 34 numeral 3, 35 y 36 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas, para aplicar el Sistema de Alianza Estratégica para la ejecución del proyecto. Con la recuperación del financiamiento por parte del inversionista externo, a través de la tarifa establecida en el peaje de la Estación Guayasamin.

Elaborado por: María Belén Suárez

Laura Guerra

Piedad Elvira Pazmiño

Aprobado por: Jorge Crespo Bravo