

Viabilidad Institucional y Jurídica

OCTUBRE 2020



Funding partners:



Implementing agencies:

SOBRE CFF

El programa C40 Cities Finance Facility (CFF) es una colaboración entre el Grupo de Liderazgo Climático – C40 Ciudades por el Clima y la Agencia de Cooperación Alemana (GIZ) GmbH. El CFF apoya a las ciudades en economías en Desarrollo y emergentes en el desarrollo de proyectos que estén listos para acceder a financiamiento con el fin de reducir emisiones y detener el aumento de la temperatura mundial en 1.5 °C, fortaleciendo la resistencia contra los impactos del cambio climático. El CFF está financiado por el Ministerio Federal Alemán para la Cooperación y el Desarrollo Económico (BMZ), la Fundación del Fondo de Inversión para la Infancia (CIFF), el Gobierno del Reino Unido y la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID).

Funding partners:



Implementing agencies:



Agradecimientos

Ciudad de Quito

Marcelo Narvaez
Gustavo Hinostroza

GIZ

Alexandra Perez Salazar
Mario Piñeiros

Equipo técnico

Paulo Sérgio Custódio
Wagner Colombini Martins
Diogo Barreto
Cesar Arias
Patrícia Herrmann
Pilar Henríquez
Maurício Feijó Cruz
Juliana Carmo Antunes
Bruna Pizzol
Rafael Sanabria Rojas
Pietro Enrico Haydamus
Diego Ferrete
Augusto Pirani Ghilardi
Kátia Oliveira Custódio

Preparado por:
C40 Cities Finance Facility

Deutsche Gesellschaft für
Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Oficinas:
Bonn and Eschborn, Germany

Potsdamer Platz 10
10785 Berlin, Germany

E contact@c40cff.org
W c40cff.org

Autor:

Logit Engenharia Consultiva Ltda.
Avenida Eusébio Matoso, 690, São Paulo/SP Brasil
São Paulo, 2020
www.logiteng.com

Funding partners:



Implementing agencies:



Lista de tablas

Tabla 1 – Marco Legal.....	42
Tabla 2 – Plan para la Gestión de riesgos en la operación	54
Tabla 3 - Identificación de la capacidad actual y brechas en la capacidad de cada institución	57
Tabla 4 - Plan de acción para la creación de capacidad técnica y operativa en entidades responsables	58

Funding partners:



Implementing agencies:



Lista de figuras

Figura 1 - Modelo de Gestión Pública de directa adquisición por el MDMQ con crédito.....	37
Figura 2 - Modelo de Gestión delegada con concesión parcial	38
Figura 3 – Modelo de Gestión con cociación total.....	39
Figura 4– Alternativas de Gestión del Proyecto	49

Funding partners:



Implementing agencies:



Contenido

1. Introducción	1
2. Identificación y análisis del marco legal y los instrumentos para la implementación y operación.....	2
2.1 Contexto legal internacional	2
2.2 Contexto Legal a nivel nacional y local	4
2.2.1 Posición Legal, responsabilidades y competencias de cada entidad involucrada en la implementación y la ejecución de las operaciones:	9
2.2.2 Mapeo de rutas de adquisición de los tomadores de decisiones involucrados y toma de decisión anticipados.....	19
2.2.3 Responsabilidades actuales en la implementación y operación	20
2.2.4 Leyes y regulaciones actuales y anticipadas, principalmente a nivel local, que podrían afectar la implementación y operación del proyecto.....	22
3. Viabilidad de posibles modelos de implementación y operación en el marco institucional y legal dado	31
3.1 Soluciones específicas previstas para todas las barreras a fin de hacer factibles los subproyectos	31
3.2 Posibles modelos/ escenarios para la implementación y operación, basados en el contexto legal e institucional dado de los subproyectos	34
3.2.1 Modelo de Gestión Pública de directa adquisición por el MDMQ	34
3.2.2 Características del Contrato de Leasing:.....	36
3.2.3 Modelo de Gestión Pública de directa adquisición por le MDQ con crédito proveedor	36
3.2.4 Modelo de Gestión Delegada con concesión parcial	37
3.2.5 Modelo de Gestión Delegada con concesión total con aporte de inversionistas	39

Funding partners:



Implementing agencies:



3.3	Ventajas y limitaciones de cada modelo/escenario basado en el contexto institucional y legal vigente de los proyectos	39
3.4	Análisis exhaustivo del modelo/escenario óptimo recomendado para estos subproyectos en el contexto institucional y legal dado.....	41
4.	Recomendaciones para la implementación y estructura operativa.....	49
4.1	Recomendaciones de alto nivel para cambios en la estructura de implementación.....	49
4.2	Recomendaciones de alto nivel para la estructura operativa:	51
4.2.1	Planifique la creación de capacidad técnica y operativa en las entidades ejecutoras y operativas:	57
4.2.2	Sugerencia para garantizar la continuidad en la nueva administración	60

Funding partners:



Implementing agencies:



1. Introducción

El desarrollo de la infraestructura y equipamiento para un Sistema de transporte público de pasajeros se enmarca dentro de un contexto del crecimiento económico sostenible, de competitividad y de empleo

El transporte público de pasajeros es un servicio público estratégico básico cuya disponibilidad incide directamente sobre la productividad y la dinámica económica de toda ciudad, y que al momento representa uno de los factores de la alta contaminación en la ciudad, por el uso de los combustibles fósiles.

El servicio de transporte es un elemento fundamental para el desarrollo y la competitividad de las ciudades, y como tal es un componente importante en los presupuestos de inversión. Asimismo, generan efectos sobre la población, entre las que se puede mencionar su impacto sobre su salud y el medio ambiente especialmente cuando su uso se basa en combustibles fósiles no renovables, como es el caso del Distrito Metropolitano de Quito.

El presente estudio realiza un análisis del marco legal vigente tanto a nivel nacional como a nivel del Distrito Metropolitano de Quito, así como del marco institucional de la gestión del transporte público de pasajeros.

El objetivo es facilitar la viabilidad legal e institucional para la ejecución de dos sub-proyecto con cero emisiones de gases de efecto invernadero y son: a) Extensión del corredor central de trolebuses del Labrador a Carapungo, el mismo que aumentará la cobertura de la red del Sistema Metropolitano de Transporte con la extensión de 10 km más y la adquisición de 129 trolebuses, que incluye además la construcción de dos terminales, un viaducto y la tecnología requerida para su operación; y, b) El Proyecto Ecovía que comprende la electrificación de toda la flota de 120 autobuses en el corredor Ecovía BRT, que actualmente funcionan con combustible a diésel, el proyecto también incluye la instalación asociada de estaciones de carga en la ubicaciones estratégicas a lo largo del corredor de 30 km. Para ello se realiza un estudio detallado del marco legal e institucional vigente.

Funding partners:



Implementing agencies:



2. Identificación y análisis del marco legal y los instrumentos para la implementación y operación

2.1 Contexto legal internacional

El Acuerdo de Cambio Climático de París (AP), suscrito en el año 2015, es el principal compromiso vinculante suscrito en el marco de Naciones Unidas, para responder globalmente frente a las causas y consecuencias del cambio climático. Fue asumido de forma unánime por los países, con el objetivo de generar capacidades para enfrentar los impactos del cambio climático, y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero para que la temperatura del planeta no suba en más de 1,5 grados centígrados. En este marco Quito es miembro de redes internacionales de ciudades en la lucha contra el cambio climático como el C40, Pacto Global de los alcaldes por el Clima y la Energía, ICLEI y CGLU.

La Declaración es un compromiso firmado por metrópolis de los cuatro continentes, entre ellas la Ciudad de México, Santiago (Chile), Medellín (Colombia), Quito (Ecuador) y Río de Janeiro (Brasil). Su compromiso es procurar solo autobuses con cero emisiones a partir de 2025 y llegar a cero emisiones para 2030 en sus zonas delimitadas.

En la región de América Latina y el Caribe, el transporte es responsable del 36% de las emisiones de gases de efecto invernadero (IEA, 2016)

En octubre del 2017, el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) se adhirió al compromiso "*Declaración de C40 por unas Calles Libres de Combustibles Fósiles*" donde la ciudad se compromete a tomar acciones tendientes a reducir las emisiones vehiculares, y entre estas propuestas para alcanzar ese objetivo se menciona la transición de reemplazo de vehículos que usan combustibles fósiles hacia tecnologías limpias. Según esta Declaración, las ciudades deben generar una transición para reducir el uso de combustibles, mediante la adquisición de buses con tecnología cero emisiones a partir del 2025 y asegurando que determinados sectores de las ciudades sean cero emisiones netas de carbono para el 2030.

Adicionalmente, para reforzar este compromiso, el DMQ también es signatario de la carta de Compromiso para Planificar la Acción Climática *Fecha límite 2020: Cómo las Ciudades Harán el Trabajo* (Deadline 2020: How Cities Will Get The Job

Funding partners:



Implementing agencies:



Done) para implementar el Acuerdo de París de Cambio Climático, con el objetivo de estructurar un plan de acción climática (o una serie de planes) que definan una hoja de ruta consistente y ambiciosa para un aporte local y proporcional al cumplimiento del Acuerdo de París; tanto en la necesidad de reducir las emisiones de gases con efecto invernadero, como en la respuesta de adaptación a los impactos del cambio climático.

El referido Plan debía estar conformado y en marcha antes del año 2020, lograr una neutralidad local de carbono y una capacidad de resiliencia climática antes del 2050 y establecer una meta de control de estas trayectorias en el 2030. El Centro Histórico de Quito con su carácter patrimonial y ligado a la Fecha Límite 2020, pretende ser un modelo que permita planificar e implementar una movilidad sostenible que constituya un verdadero referente replicable para otras áreas del Distrito Metropolitano de Quito.

Los países necesariamente tendrán que cambiar su manera de tomar decisiones y actuar, para poder lograr una verdadera “descarbonización” de su economía. Cada sector enfrentará diferentes retos para lograr contribuir al alcance de dicha meta. Específicamente en el sector transporte los esfuerzos deben ser mucho mayores,

Las Contribuciones Nacionalmente Determinadas (NDC), establecidas como un componente relevante en el Acuerdo de París para que los países puedan alcanzar sus metas de mitigación, son el instrumento que facilitará la inclusión del sector transporte a través de políticas, instrumentos y medidas transformativas y ambiciosas.

Los países le han prestado muy baja atención al sector, y sus acciones relacionadas con la mitigación de emisiones, son normalmente aisladas y enfocadas a aquellas medidas que implican las menores barreras para su implementación.

El transporte es una fuente potencial de mitigación de los gases de efecto invernadero.

Sin duda, la electrificación del sector de transporte es un elemento crítico para afrontar el cambio climático. De acuerdo a la Agencia Internacional de Energía (IEA), para limitar el incremento global de la temperatura a menos de 2°C para el año 2050 – la meta establecida por el Acuerdo de París de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) durante la 21ª sesión de la Conferencia de las Partes (COP) en diciembre del año 2015 – el 18% de la reducción en emisiones de carbono debe venir del sector del transporte.

Funding partners:



Implementing agencies:



El sector de transporte influye en gran medida al cambio climático global. Es una fuente significativa de las emisiones de CO₂ que genera cerca de la cuarta parte de las emisiones totales, con el 18 % proveniente del transporte de carretera (UNEP 2010).

Por tanto, la descarbonizar del transporte representa uno de los principales retos para cumplir con las metas de reducción definidas por los países, a través de sus contribuciones determinadas a nivel nacional en el contexto del Acuerdo de París. La electrificación de los sistemas de transporte se presenta como una acción contundente para transformar nuestra movilidad y a la vez, mejorar nuestra calidad de vida.

Una de las metas climáticas es la electro movilidad y constituye el siguiente paso de la movilidad de transporte público en Latinoamérica.

Existen posibilidades de solicitar fondos verdes que ofrece el proceso de sustitución de flota, porque se produciría un ahorro significativo en la emisión de gases de efecto invernadero durante la implantación del proyecto.

La CAF y el BID están participando en fortalecer las políticas de transporte sostenible y forman parte del Grupo de Transporte Sostenible de los bancos de desarrollo y del Grupo Consultivo de Alto Nivel del Secretario General de las Naciones Unidas sobre el Transporte Sostenible

2.2 Contexto Legal a nivel nacional y local

Según el **Plan Nacional de Electricidad** el transporte es responsable del 44,49% % de las emisiones nacionales de **gases de efecto invernadero (GEI)**. Para reducir su impacto sobre el medio ambiente, el Plan Nacional de Energía y Clima (PNIEC 2021-2030) propone el cambio de paradigma a la movilidad eléctrica como parte esencial de la **transición energética** en Ecuador. Además, según este plan, a partir de 2025 se aplicará la prohibición de vender vehículos diésel y gasolina en nuestro país.

Los dos subproyectos se enmarcan dentro de la política de la eficiencia energética, que busca fomentar la competitividad de la economía nacional, apoyar la construcción de una cultura de sustentabilidad ambiental y eficiencia energética, aportar a la mitigación del cambio climático y garantizar los derechos de las personas a vivir en un ambiente sano, a través de las reducciones en las

Funding partners:



Implementing agencies:



emisiones de gases de efecto invernadero y particularmente anhídrido carbónico (CO₂) a la atmósfera.

El Estado: “adoptará medidas adecuadas y transversales para la mitigación del cambio climático, mediante la limitación de las emisiones de gases de efecto invernadero, de la deforestación y de la contaminación atmosférica; tomará medidas para la conservación de los bosques y la vegetación, y protegerá a la población en riesgo”

El marco normativo que regula el transporte público de pasajeros lo componen: La Constitución de la República del Ecuador, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) y su reglamento, la Ley de Eficiencia Energética, La Codificación de la Ley Orgánica de Régimen Municipal, la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito, el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, las ordenanzas y las resoluciones que se han emitido en las instancias institucionales responsables de la gestión del transporte en el MDMQ como lo son el Consejo Metropolitano de Quito, la Alcaldía Metropolitana y La Secretaria de Movilidad. **Anexo No 1: Marco Normativo**

Con base a este marco normativo, se establece que el Estado se reserva el derecho de administrar, regular, controlar y gestionar los sectores estratégicos, de conformidad con los principios de sostenibilidad ambiental, precaución, prevención y eficiencia.

La Constitución del 2008 considera al transporte público como un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio, el mismo que debe responder a condiciones de calidad, bajo el cumplimiento de los parámetros establecidos por los organismos competentes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y demás valores agregados que ofrezcan las operadoras de transporte a sus usuarios.

Conforme lo establece la Constitución, el Estado podrá delegar la participación en los sectores estratégicos y servicios públicos a empresas mixtas en las cuales tenga mayoría accionaria y podrá, de forma excepcional, delegar a la iniciativa privada y a la economía popular y solidaria, el ejercicio de estas actividades, en los casos que establezca la ley.

Funding partners:



Implementing agencies:



La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias.

Dispone que se debe promover la eficiencia energética, el desarrollo y uso de prácticas y tecnologías ambientalmente limpias y sanas, así como de energías renovables diversificadas, de bajo impacto y que no pongan en riesgo la soberanía alimentaria, el equilibrio ecológico de los ecosistemas ni el derecho al agua.

Adoptar las medidas adecuadas y transversales para la mitigación del cambio climático, mediante la limitación de las emisiones de gases de efecto invernadero, de la deforestación y de la contaminación atmosférica, se constituyen en compromisos ineludibles del Estado Ecuatoriano y específicamente del MDMQ.

EI COOTAD

De acuerdo con la LOEE el Gobierno Nacional a través de los ministerios competentes crearán un plan de chatarrización para los vehículos de trabajo de personas naturales y del transporte público que salgan de servicio y se remplacen por eléctricos. Y A partir del 2025 todos los vehículos que se incorporen al servicio de transporte público urbano e interparroquial deberán ser eléctricos.

Competencias en materia de Transporte:

El artículo 2 de la Ley Orgánica de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito establece que además de las finalidades contempladas en la Ley de Régimen Municipal, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cumplirá las finalidades siguientes:

“...2) Planificará, regulará y coordinará todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su jurisdicción, para lo cual expedirá, con competencia exclusiva, las normas que sean necesarias. Sus decisiones se enmarcarán en las políticas nacionales que determine, de acuerdo

con sus atribuciones, el Consejo Nacional de Tránsito.

La ejecución de las regulaciones, que sobre transporte público y privado adopte el Concejo Metropolitano tanto será controlada por la Política Nacional, a través de sus organismos especializados, que conservará para este efecto las atribuciones contenidas en leyes especiales.”

Funding partners:



Implementing agencies:



La LOTTTSV y su reglamento determina que es competencia exclusiva de los gobiernos municipales, el *"Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal"*

Comprometiéndose el Estado garantizar que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad.

El artículo 30.5 de la Ley Orgánica de Transporte Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales detalla las competencias:

Por otra parte, en el mismo cuerpo legal se establece que el transporte terrestre, gozarán de atención preferente las personas con discapacidades, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niñas, niños y adolescentes, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de esta Ley. Se establecerá un sistema de tarifas diferenciadas en la transportación pública en beneficio de niñas, niños y adolescentes, personas con discapacidad, adultas y adultos mayores de 65 años de edad. El reglamento a la presente Ley determinará el procedimiento para la aplicación de tarifas.

El Estado propenderá a la utilización de los sistemas inter y multimodales, como herramientas necesarias que permitan reducir costos operativos, mejora en los tiempos de transporte y eficiencia en los servicios.

El Estado garantizará la prestación del servicio de transporte público en forma colectiva y/o masiva de personas animales y bienes, dentro del territorio nacional, haciendo uso del parque automotor ecuatoriano y sujeto a una contraprestación económica.

El Art. 14 de la Codificación de la Ley de Régimen Municipal, se define como funciones primordiales del municipio sin perjuicio de las demás que le atribuye esta Ley, las siguientes: "Podrá planificar, organizar y regular el tránsito y transporte terrestre, en forma directa, por concesión, autorización u otras formas de contratación administrativa, en coordinación con los organismos de tránsito competentes, de acuerdo con las necesidades de la comunidad".

Condiciones del Transporte: (LOTTTSV y su reglamento)

El servicio de transporte público intracantonal, es aquel que opera dentro de los límites cantonales. La celebración de los contratos y/o permisos de operación de estos servicios será atribución de los Gobiernos Autónomos Descentralizados

Funding partners:



Implementing agencies:



Municipales o Metropolitanos o de la Agencia Nacional en los cantones que no hayan asumido la competencia, con sujeción a las políticas y resoluciones de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y de conformidad con lo establecido en la presente Ley y su Reglamento.

Se Prohíbe toda forma de monopolio y oligopolio en el servicio de transporte terrestre.

La Comisión Nacional regulará las formas de prestación del servicio conforme la clasificación prevista.

La prestación del servicio del transporte terrestre estará sujeta a la celebración de un contrato de operación.

La prestación del servicio de transporte atenderá los siguientes aspectos:

- a) La protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres, hombres, adultos mayores adolescentes, niñas y niños;
- b) La eficiencia en la prestación del servicio;
- c) La protección ambiental; y,
- d) La prevalencia del interés general por sobre el particular.

Corresponde por tanto, a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ejercicio de sus respectivas competencias, en el ámbito de su jurisdicción, otorgar títulos habilitantes según corresponda: “a) Contratos de Operación para la prestación de servicio de transporte público de personas o bienes, para el ámbito intracantonal.”

El contrato de operación para la prestación de servicios de transporte público de personas o bienes, es el título habilitante mediante el cual el Estado entrega a una persona jurídica que cumpla los requisitos legales, la facultad de establecer y prestar los servicios a los cuales se refiere la Ley; así como para el uso de rutas, frecuencias y vías públicas. El contrato de operación de servicio del transporte público se sujetará al procedimiento especial establecido en el

El permiso de operación y la autorización de operación, se lo otorgará mediante resolución de la autoridad competente.

Funding partners:



Implementing agencies:



2.2.1 Posición Legal, responsabilidades y competencias de cada entidad involucrada en la implementación y la ejecución de las operaciones:

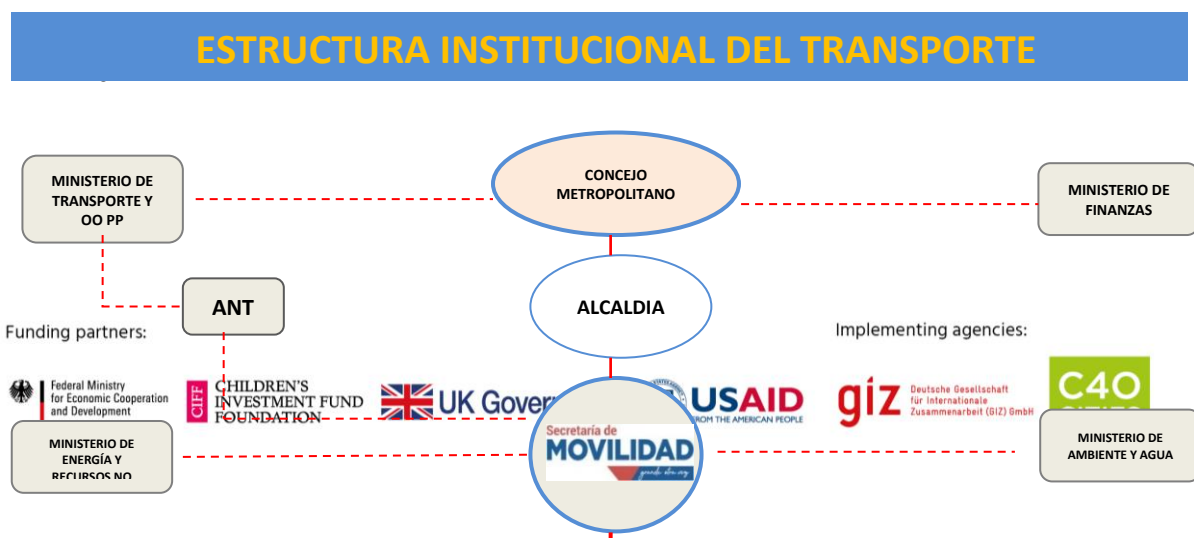
La Constitución de la República del Ecuador, emitida mediante Decreto Legislativo No. 0, y publicada en el Registro Oficial No. 449, del 20 de octubre de 2008, y su última modificación del 21 de diciembre de 2015, en su Art. 238 establece lo siguiente:

“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. En ningún caso el ejercicio de la autonomía permitirá la secesión del territorio nacional. Constituyen gobiernos autónomos descentralizados las juntas parroquiales rurales, los concejos municipales, los concejos metropolitanos, los consejos provinciales y los consejos regionales”.

Por otro lado, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, (COOTAD), expedido mediante Ley 0, publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 303, del 19 de octubre de 2010 y reformado el 20 de marzo de 2017, en su artículo 28 letra c) determina que los municipios constituyen Gobiernos Autónomos Descentralizados. Así mismo, el COOTAD en el artículo 1 señala como objeto para la expedición del mismo la nueva distribución política y administrativa del Estado; y, utiliza en varias de sus disposiciones la expresión "Municipio" y "Municipalidad", a pesar de que el artículo 53 de dicho Código cuando define la naturaleza jurídica del "Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal" expresa que "Los gobiernos autónomos descentralizados municipales son personas jurídicas de derecho público, con autonomía política, administrativa y financiera...".

Para una mejor comprensión a continuación se realiza una estructuración institucional del sector del transporte y sus interrelaciones.

Figura No 1



Fuente: Elaboración propia

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Norma y controla con carácter nacional en materia de transporte, disposiciones que deben ser recogidas por los municipios del país. Debiendo además informar a la Agencia sobre las normas que adopte cada municipio en materia de transporte, así como proporcionar la información pertinente. Para el cumplimiento de su misión emite resoluciones.

Concejo del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito:

Es la máxima instancia del gobierno municipal, tiene entre otras facultades la de normar en las materias de su competencia mediante la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones.

Las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, deberán observar las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Conforme lo establece el art. 63 de la Ley Orgánica de Régimen Municipal Entre otras facultades que tiene el Concejo Metropolitano se identifican las que hacen más relación con la ejecución de los dos subproyectos las siguientes:

Funding partners:



Implementing agencies:



“1. Ejercer la facultad legislativa cantonal a través de ordenanzas; dictar acuerdos o resoluciones, de conformidad con sus competencias; determinar las políticas a seguirse y fijar las metas de la municipalidad;

2. Conocer los planes, programas y proyectos de desarrollo cantonal presentados por el alcalde, debiendo aprobarlos o reformarlos; ...

5. Controlar el uso del suelo en el territorio del cantón, de conformidad con las leyes sobre la materia, y establecer el régimen urbanístico de la tierra; ...

9. Decidir cuáles de las obras públicas locales deben realizarse por gestión municipal, bien sea directamente o por contrato o concesión, y cuáles por gestión privada y, si es el caso, autorizar la participación de la municipalidad en sociedades de economía mixta; ...

11. Declarar de utilidad pública o de interés social los bienes materia de expropiación, sin la intervención, en el proceso, de organismo alguno del gobierno central;

12. Regular y autorizar la adquisición de bienes, la ejecución de obras, la prestación de servicios o el arrendamiento mercantil con opción de compra, de conformidad con la ley; ...

14. Aprobar el programa de servicios públicos, reglamentar su prestación y aprobar las especificaciones y normas a que debe sujetarse la instalación, suministro y uso de servicios de agua, desagüe, aseo público, bomberos, mataderos, plazas de mercado, cementerios y demás servicios a cargo del municipio, con excepción de lo que dispone en el numeral 17 de este artículo;

15. Reglamentar de acuerdo con la ley lo concerniente a la contratación y concesión de servicios públicos;

16. De acuerdo con las leyes sobre la materia fijar y revisar las tarifas para consumo de agua potable y demás servicios públicos susceptibles de ser prestados mediante el pago de las respectivas tasas, cuando sean proporcionados directamente por el municipio. Para los efectos señalados en el inciso anterior, tratándose de servicios prestados directamente por las municipalidades, el concejo está facultado para crear tasas retributivas de servicios y para establecer contribuciones especiales de mejoras, sujetándose a las limitaciones determinadas en esta Ley;

Funding partners:



Implementing agencies:



17. Autorizar la constitución de empresas municipales en compañías de economía mixta, para la prestación de servicios públicos;
18. Autorizar y reglamentar el uso de los bienes de dominio público;
19. Reglamentar la circulación en calles, caminos y paseos dentro de los límites de las zonas urbanas y restringir el uso de las vías públicas para el tránsito de vehículos; ...
22. Resolver, en segunda y última instancia, de acuerdo con la ley, sobre el establecimiento de servidumbres gratuitas de acueductos para la conducción de aguas claras y servidas y servidumbres anexas de tránsito; 23. Aplicar, mediante ordenanza, los tributos municipales creados expresamente por la ley; ...
24. Crear, modificar y suprimir tasas y contribuciones especiales de mejoras que los propietarios están obligados a pagar para costear las obras públicas, de acuerdo con la ley;
25. Reglamentar los sistemas mediante los cuales ha de efectuarse la recaudación e inversión de las rentas municipales; ...
27. Aprobar, mediante ordenanza, hasta el 10 de diciembre de cada año, la proforma de presupuesto general municipal, el mismo que deberá guardar obligatoria concordancia con el Plan de Desarrollo Cantonal y Plan Operativo Anual, que regirá en el siguiente ejercicio económico....
29. Aprobar la contratación de empréstitos internos y externos, ajustados a los planes y proyectos, de acuerdo con la ley; ...
32. Disponer la compra de inmuebles con los propósitos que esta Ley señala; ...
39. Decidir sobre la asociación con otros municipios o con entidades públicas; ...
44. Velar por la rectitud, eficiencia y legalidad de la administración y por la debida inversión de las rentas municipales, para lo cual ejercerá el control político y fiscal sobre el desarrollo de la gestión administrativa;
49. Ejercer las demás atribuciones que le confiere la ley y dictar las ordenanzas, acuerdos, resoluciones y demás actos legislativos necesarios para el buen gobierno del municipio.”

Funding partners:


CLIFF CHILDREN'S
INVESTMENT FUND
FOUNDATION


UK Government


Implementing agencies:

giz Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (giz) GmbH


Según el artículo 8 de la Ley de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito, le corresponde especialmente, al Concejo Metropolitano: ...

“6) Reglamentar el uso de los bienes de dominio público, el transporte público y privado, el uso de las vías y la circulación de calles, caminos y paseos; ...

9) Autorizar la contratación de empréstitos internos o externos, de acuerdo con la Ley y aprobar al mismo tiempo, los egresos necesarios para el pago de sus intereses y amortización; 10) Declarar de utilidad pública o de interés social los bienes de expropiación, pagando el justo precio de conformidad con la Ley; ...

12) Resolver sobre la constitución de empresas públicas, la concesión de servicios públicos al sector privado y la participación en otras empresas con el capital privado para la prestación de servicios, la ejecución o mantenimiento de obras y, en general, para las actividades económicas susceptibles de ejecutarse empresarialmente; ...”

Para ejecutar sus competencias cuentan entre otras comisiones: la Comisión de Movilidad, la Financiera la de Expropiaciones Remates y Avalúos y la de Ambiente, que están conformadas por concejales, que previamente analizan los proyectos de ordenanzas y resoluciones, así como informes que deban ser conocidos por el Concejo Metropolitano para su correspondiente aprobación. Tiene como competencias: “Estudiar, elaborar y proponer al concejo proyectos de ordenanzas y estudiar, analizar y formular lineamientos de política general relativos a la movilidad, vialidad, tránsito y transporte público y privado en el Distrito Metropolitano de Quito”, siendo además un vínculo entre la ciudadanía y la municipalidad”. De acuerdo con el artículo 90 de la Ley Orgánica de Régimen Municipal, las comisiones no tendrán carácter ejecutivo sino de estudio y de asesoría para el Concejo Municipal. Los informes de las comisiones o de los departamentos municipales deberán ser previos a las resoluciones del concejo, en caso de no haber sido presentados dentro del tiempo que les fue reasignado, el Concejo podrá proceder a tomar resolución.

Al momento se encuentran en discusión en la Comisión de Movilidad dos ordenanzas: la de des carbonización del transporte y la que crea el Sistema Integrado de Transporte (SITP-DMQ) del Distrito Metropolitano de Quito, proyecto de ordenanza en la que se está analizando la fórmula de la tarifa técnica para el servicio de transporte y la definición de Autoridad Única del Transporte, entre otros temas.

Funding partners:



Implementing agencies:



Alcaldía Metropolitana del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito:

Es la máxima autoridad administrativa distrital y quien preside el Concejo Metropolitano con voto dirimente, emite resoluciones administrativas para la toma de sus decisiones.

Existe el Comité de Deuda conformado por la Administración General y el Director Financiero del DMQ, quienes analizan pedidos de endeudamiento que deberían pasar a conocimiento aprobación de Alcaldía o del Concejo Metropolitano.

Aprueba el Plan de Inversión Plurianual de acuerdo al Código de Planificación y Finanzas Públicas, es obligación de cada entidad pública elaborar anualmente instrumento en el que constará las inversiones que la entidad deba realizar en el año.

Las actividades que realiza la máxima autoridad son: a) disponer el inicio y terminación de procesos de contratación; b) Esta instancia es la ordenadora de gasto c) reformar el PAC cuando corresponda; d) designar los miembros de la Comisión Técnica, cuando el proceso lo exija; e) Designar administrador del contrato; y, f) designar comisión de recepción definitiva del bien o servicio contratado. Para facilitar la comprensión se incluye en el **Anexo 2** Glosario de Términos de Contratación Pública. (hay flujograma)

La máxima autoridad de la Institución de acuerdo al proceso a seguir en base al tipo de contratación, adjudicará el contrato, al oferente cuya propuesta represente el mejor costo de acuerdo con la Ley y, a los parámetros objetivos de evaluación previstos en cada procedimiento.

La Secretaria de Movilidad

La Secretaría de Movilidad es la entidad que tiene a su cargo la rectoría y planificación movilidad en el DMQ, dentro de sus funciones se encuentran la dirección, planificación, gestión y evaluación en temas de movilidad bajo la supervisión del Concejo Metropolitano, el Alcalde y La Comisión de Movilidad. La Secretaría se encuentra ubicada en el Nivel de Decisión Sectorial de la Estructura Orgánica Municipal. Están como entidades adscritas a esta instancia la EPMPQ, la EPMMQ, la EPMMOP y la AMT.

Esta instancia es la **unidad requirente** que necesita el bien o el servicio.

Funding partners:



Implementing agencies:



Las actividades que tiene son: a) realizar el requerimiento de contratación; b) evaluar las ofertas que presenten los proveedores; c) cuando existe Comisión Técnica de contratación, debe integrarla, como lo sería en este caso; d) Sugerir la adjudicación o declaración de desierto del proceso y e) suscribir el acta de entrega recepción del bien o servicio contratado.

Etapa preparatoria para una contratación, antes de iniciar un procedimiento precontractual, de acuerdo a la naturaleza de la contratación, la entidad deberá contar con los estudios y diseños completos, definitivos y actualizados, planos y cálculos, especificaciones técnicas, debidamente aprobados por las instancias administrativas correspondientes. Estos proyectos tienen que formar parte del Plan de Inversión Plurianual y del Plan Anual de Contratación de la entidad. Los estudios y diseños incluirán obligatoriamente como condición previa a su aprobación e inicio del proceso contractual, el análisis de desagregación tecnológica o de compra de Inclusión, según corresponda, los que determinarán la proporción mínima de participación nacional o local de acuerdo a la metodología y parámetros determinados por el Servicio Nacional de Contratación Pública.

Con base a los estudios, esta instancia administrativa es la encargada de formular los términos de referencia para la licitación de adquisición de buses eléctricos y ampliación del Corredor Labrador Carapungo. En estos términos de referencia deben incluir el presupuesto referencial para lo cual solicitara a la Dirección Financiera la certificación presupuestaria plurianual. Si la Dirección Financiera no puede dar la certificación, se tiene que prever de donde vendrá el financiamiento para la ejecución de los dos sub proyectos.

Con base a estos términos de referencia se enviará a la Dirección Administrativa para la elaboración de los pliegos para la licitación, adjuntando previamente la certificación presupuestaria plurianual.

Será parte de la Comisión Técnica que se crear para que analice las ofertas técnicas y propuesta económica, quienes emitirán un informe para la toma de decisiones de las máximas autoridades.

La Dirección Administrativa

Es la encargada de elaborar el Plan Anual de Compras (PAC) de la municipalidad, así como de realizar sus reformas, de conformidad a la planificación plurianual de la Institución. Este plan es la lista de bienes, servicios, obras y consultoría que la entidad ha planificado adquirir en cada año, en ella debe constar la adquisición y

Funding partners:



Implementing agencies:



construcción que se requiere realizar en los dos subproyectos y si no esta debe ser reformado el plan para hacerlo constar.

Las actividades que realiza la unidad de contratación pública son: a) elaborar pliegos de contratación; b) interactuar en el portal de compras públicas; c) actuar de secretaría en procesos de contratación.

La entidad encargada de la contratación pública mediante la regulación correspondiente incluirá la obligación de transferencia de tecnología y de conocimiento en toda contratación de origen no ecuatoriano.

Esta unidad de contratación pública realiza la gestión de la contratación pública y administra el portal de compras públicas.

En la etapa precontractual, es la responsable con base a los términos de referencia enviados por la unidad administrativa requirente elaborar los pliegos que se ajusten a sus necesidades de adquisición.

Una vez que los pliegos están propuestos lo traslada a la Procuraduría para que lo revise la legalidad de los mismos.

Luego, una vez que recibe de la Procuraduría Metropolitana los pliegos completos y revisados, esta unidad administrativa es quien es la responsable de subir los pliegos al portal electrónico del SERCOP donde se publica la licitación.

La LOSNCP establece que el portal de compras públicas será de uso obligatorio para las entidades sometidas a esta Ley y será administrado por el Servicio Nacional de Contratación Pública, en este portal es donde se publican todas las licitaciones. Y los pliegos una vez establecidos serán subidos al portal de compras públicas para su correspondiente publicación.

La entidad contratante a través de esta unidad administrativa deberá subir el documento generado "Aviso de Contratación Pública Prevista" en el portal de compras públicas para lo cual deberá solicitar vía oficio dirigido a la Máxima Autoridad del SERCOP, la publicación del "Aviso de Contratación Pública Prevista".

La Dirección Financiera

Es responsable del manejo y administración del presupuesto del MDMQ, como competencias tiene entre otras:

Elaborar el Plan Anual de Inversiones con base a los aportes de todas las instancias administrativas del MDMQ.

Funding partners:



Implementing agencies:



Las actividades que realiza esta unidad financiera son: a) verificar el cumplimiento de requisitos legales para registrar compromisos; b) registrar compromisos de gasto; c) realizar pagos, en función del cumplimiento de obligaciones contractuales y d) custodiar las garantías.

Esta instancia previa a la convocatoria, deberá certificar la disponibilidad presupuestaria y la existencia presente o futura de recursos suficientes para cubrir las obligaciones derivadas de la contratación

Otorga la certificación presupuestaria plurianual que implica un pre-compromiso al techo presupuestario disponible de los siguientes años, iniciando por el año actual o el inmediato siguiente. Podrá emitir certificaciones presupuestarias plurianuales en gasto de inversión, únicamente para programas y/o proyectos de inversión incluidos en el plan plurianual de inversión vigente a la fecha y en gastos permanentes y de capital, de conformidad con las normas técnicas que emitan conjuntamente el Ministerio de Finanzas y la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (RLOFPF)

La certificación presupuestaria anual implica un compromiso al espacio presupuestario disponible en el ejercicio fiscal vigente.

Esta certificación solo se puede emitir de acuerdo a la capacidad de endeudamiento que tenga la entidad. Está certificación es un requisito de obligatorio cumplimiento para poder iniciar cualquier proceso de contratación pública.

La LOSNCP y su reglamento establece:

“Art. 27.- Certificación de disponibilidad de fondos. - De conformidad con lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley, para iniciar un proceso de contratación se requiere certificar la disponibilidad presupuestaria y la existencia presente o futura de recursos suficientes para cubrir las obligaciones derivadas de la contratación.

Para cubrir la totalidad del proyecto o para complementar una parte del mismo, se admite la posibilidad de que se presenten propuestas de financiamiento otorgado por los propios oferentes, o por inversionistas, organizaciones estatales, u organismos e instituciones financieras o crediticias; situación que deberá constar de forma expresa en los pliegos. En dicho caso, el financiamiento ofrecido será uno de los aspectos a evaluar y calificar dentro de la determinación del mejor costo previsto en la Ley, de acuerdo a los parámetros que se señalen en los pliegos.

En cualquiera de los casos previstos, se deberá emitir la certificación sobre la disponibilidad presupuestaria y la existencia presente o futura de los recursos

Funding partners:



Implementing agencies:



suficientes para cubrir las obligaciones derivadas de las contrataciones que constan en el Plan Anual de Contrataciones, cuya responsabilidad le corresponde al Director Financiero de la entidad contratante o a quien haga sus veces. La certificación incluirá la información relacionada con las partidas presupuestarias o los fondos a los que se aplicará el gasto; y, se conferirá por medios electrónicos de manera preferente, y de no ser esto posible, se emitirá por medios físicos.”

La Procuraduría Metropolitana

El Procurador es el jefe de asesoría jurídica del Distrito metropolitano y ejerce la representación judicial de este.

Esta unidad administrativa se encarga de revisar la legalidad de los Informes, el proyecto de declaratoria de interés público para la suscripción del Concejo del MDMQ si se da la delegación de la ejecución del proyecto, elaborar la documentación legal de todo el proceso de contratación y de brindar asesoría cuando se requiera. Por tanto, es responsable de la revisión de la legalidad de los pliegos y de la elaboración del contrato que irá junto a en estos pliegos para la licitación de los dos subproyectos.

Será parte de la Comisión Técnica que revisará las ofertas que hayan sido presentadas y emitirán un informe respecto de los oferentes que han concursado.

Es la encargada de realizar los informes jurídicos con fines de expropiación.

Es la instancia que revisa los proyectos de ordenanzas y otros actos administrativos y con base a lo cual emite informe jurídico, con el fin de determinar la legalidad de los mismos.

.a.7. La Empresa Pública Metropolitana de Transporte Público de Pasajeros de Quito (EPMTPQ)

Es una empresa pública creada mediante ordenanza (251) cuya competencia es administrar el servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito, b. Brindar asesoría técnica especializada a instituciones públicas o privadas, nacionales o extranjeras en el ámbito del transporte; c. Explotar el corredor central trolebús del sistema integrado del Transporte Metrobús Q, de acuerdo con las disposiciones emanadas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito; d. Las demás actividades operativas, tiene bajo su responsabilidad 5 corredores.

Funding partners:



Implementing agencies:



Para el cumplimiento de su objeto la empresa pública metropolitana podrá: a) celebrar todos los actos y contratos civiles, mercantiles, laborales y de cualquier otra naturaleza que sean permitidos por las leyes ecuatorianas; y, b) participar en forma individual o en alianza con personas jurídicas públicas o privadas, nacionales o extranjeras en la administración, operación, mantenimiento o asesoría técnica de servicios públicos de transporte de pasajeros, dentro o fuera del territorio del Distrito Metropolitano de Quito, el cual podrá participar en concursos, licitaciones o procesos de selección convocados con tales propósitos.

La EMMOP-Q

Planifica y ejecuta la infraestructura y el equipamiento relativo a la movilidad de acuerdo con el presupuesto de cada ejercicio económico del Municipio, dentro de los que se contemplan: los ingresos económicos propios, los ingresos provenientes de créditos internos y externos, así como de los convenios con el Estado ecuatoriano y Organismos Internacionales de cooperación. La Empresa cuenta con la Unidad de Coordinación de proyectos con crédito, que se encarga de gestionar la obtención de recursos de organismos nacionales, internacionales y multilaterales para el financiamiento de las obras de infraestructura y proyectos de movilidad para el Distrito.

2.2.2 Mapeo de rutas de adquisición de los tomadores de decisiones involucrados y toma de decisión anticipados

La primera ruta de adquisición se la realiza mediante licitación pública de construcción /o adecuación de cada corredor y adquisición de buses eléctricos que comprenden los dos subproyectos, para esta ruta se seguirá los lineamientos jurídicos dados tanto por la LOSNCP como por su reglamento.

El proceso del concurso público de ofertas abarcará, entre otras, las siguientes etapas:

- a. Preparación y aprobación de los pliegos del concurso;
- b. Publicación de la convocatoria para calificación de una lista corta de oferentes interesados;
- c. Entrega de pliegos para los oferentes de la lista corta seleccionados.
- d. Aclaración a los pliegos.

Funding partners:



Implementing agencies:



- e. revisión de las aclaraciones;
- f. Recepción de ofertas;
- g. Estudio y evaluación de ofertas;
- h. Resolución sobre el concurso determinando la adjudicación;
- i. Suscripción del contrato y registro del contrato en el SERCOP.

La segunda ruta de adquisición comprende el Régimen Especial contemplado en la LOSNCP y que se puede dar cuando los bienes a adquirirse son de empresas que en parte o en todo son de propiedad de los gobiernos con quien el Ecuador mantiene sus relaciones. En este caso se procederá conforme al manual técnico emitido por el SERCOP, el mismo que comprende:

En la fase precontractual: Información básica, determinación de los productos a requerirse, parámetros de calificación, selección de proveedores, plazos y fechas, anexos. Proveedor revisa la invitación/requerimientos y realiza las preguntas y aclaraciones a los requerimientos, se realiza una audiencia de preguntas y aclaraciones por parte del Municipio, entre de la propuesta por parte del proveedor, entidad realiza solicitud de convalidación de errores de existirlos, respuesta de convalidación de errores, revisión por parte de la municipalidad, calificación de las ofertas por parte de una Comisión Técnica, adjudicación, firma de contrato, registro de contrato en el SERCOP.

Cuando la financiación va a ser a través de organismos multilaterales en cuyo caso se procederá conforme a los convenios establecidos y podrá llevarse a cabo la licitación conforme a sus procedimientos establecidos.

2.2.3 Responsabilidades actuales en la implementación y operación

Como se ha indicado las responsabilidades están distribuidas entre las diferentes instancias administrativas de la organización del MDMQ. Y esto cambiaría si la ejecución se realiza desde una de las empresas públicas metropolitanas ya sea la de EPMTMQ o de la EPMMOP

Secretaría de Movilidad es la unidad que lidera la formulación del proyecto y por tanto se convierte en la unidad requirente.

La Alcaldía Metropolitana porque debe aprobar los dos proyectos y si hay endeudamiento público deberá solicitar al Concejo Metropolitano su aprobación.

Funding partners:



Implementing agencies:



Síntesis de la estructura de implementación propuesta actualmente:

- a) Preparación de los estudios que se requieren. La viabilidad del proyecto en todos sus componentes son requisitos necesarios para que permita la emisión de informes técnicos, jurídicos y financieros, que servirán de base para la aprobación de las correspondientes autoridades esto es Secretaría de Movilidad, Alcaldía y de considerarlo necesario del propio Concejo Metropolitano.
- b) Elaboración de los términos de referencia para la adquisición de los buses eléctricos y para la construcción de la ampliación del corredor Labrador Carapungo. Este instrumento es una condición necesaria para el establecimiento de los requerimientos tanto para la construcción de las ampliaciones, como para la adquisición de buses eléctricos y la electrificación de un corredor, para el concurso de manera que al calificar las ofertas de los concursantes sean comparables y pueda dilucidarse las mejores ofertas para el municipio tanto en lo técnico como en lo económico.
- c) Solicitud de certificación de partida presupuestaria plurianual, de acuerdo a lo establecido por el Código Orgánico de Planificación y Finanzas, es obligación en la preparación del procedimiento precontractual contar con esta certificación del área financiera, con el fin de realizar un procedimiento de concurso sin que exista la fuente de financiamiento, el no hacerlo traería la nulidad del proceso y la destitución de la autoridad que tiene la responsabilidad de emitirlo.
- d) Revisión por parte de la Dirección Administrativa para poder elaborar los pliegos para la licitación para la adquisición y construcción.
- e) Revisión de la propuesta de pliegos por la Procuraduría Metropolitana y elaboración del contrato que irá junto con los pliegos al concurso público internacional.
 -

Identificación de ventajas, debilidades y riesgos de la estructura actual

- a) **Las ventajas**, es que ya está constituido el procedimiento para todas las adquisiciones de la institución municipal y cada instancia conoce de sus responsabilidades y está en capacidad de realizar estos procedimientos.
 - Las personas responsables vienen ejecutando muchos procedimientos de concursos públicos y están en capacidad de realizarlo.
- b) **Las debilidades y riesgos**, es que al ser una organización muy grande existe tal carga de trabajo que el procedimiento puede demorar más de lo previsto y ocasionar cierto retraso en la publicación de la licitación, análisis y posterior adjudicación. De ahí la necesidad de tener una unidad de ejecución que asegure su oportuna acción y seguimiento del proceso.

Funding partners:



Implementing agencies:



Análisis de la capacidad y roles de cada entidad involucrada

- De la MDMQ a través de la Secretaria de Movilidad tiene el rol del liderazgo y responsabilidad directa en este proceso y por tanto es donde se centra todo el proceso de preparación de los estudios para la ejecución del proyecto, es parte de la Comisión de análisis de las propuestas presentadas en la licitación pública.
- La EPMTQP, es la empresa metropolitana responsable al momento de la administración de los dos corredores objeto de los dos subproyectos. Si la decisión municipal es operar directamente esta instancia será la encargada de utilizar los buses eléctricos adquiridos para la operación de los dos corredores. Al momento considero que no esta en capacidad de ejecutar por si misma el proyecto, porque tiene otras prioridades como la atención de las operaciones de los otros corredores. Su capacidad está muy limitada.
- La EPMMOP es la empresa metropolitana que tiene bajo su responsabilidad la construcción, adecuación y mantenimiento de las vías y paradas para la movilidad, en definitiva, está encargada de la infraestructura para la movilidad en el Distrito. Con quien se debería mantener una línea de coordinación estrecha considerando que tiene directa relación con la ejecución del proyecto.

2.2.4 Leyes y regulaciones actuales y anticipadas, principalmente a nivel local, que podrían afectar la implementación y operación del proyecto

Proceso de Expropiación de propiedades necesarias:

El artículo 323 de la Constitución de la República que determina: “Con el objeto de ejecutar planes de desarrollo social, manejo sustentable del ambiente y de bienestar colectivo, las instituciones del Estado, por razones de utilidad pública o interés social y nacional, podrán declarar la expropiación de bienes, previa justa valorización, indemnización y pago de conformidad con la ley. Se prohíbe toda forma de confiscación”.

El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización “COOTAD” regula la organización político administrativa del Estado ecuatoriano en

Funding partners:



Implementing agencies:



lo relacionado al territorio. Procura brindar autonomía política, administrativa y financiera a los gobiernos autónomos descentralizados a través de sus propias fuentes de financiamiento y define políticas y “mecanismos para compensar los desequilibrios en el desarrollo territorial”.

Este Código señala en su definición sobre bienes de uso público lo siguiente: “Art. 417.- **Bienes de uso público.** - Son bienes de uso público aquellos cuyo uso por los particulares es directo y general, en forma gratuita. Sin embargo, podrán también ser materia de utilización exclusiva y temporal, mediante el pago de una regalía.

Los artículos 446 a 459 y 594 a 596 del COOTAD contienen el régimen legal que regula los elementos sustantivos y el procedimiento de expropiación a cargo de los gobiernos autónomos descentralizados.

Las instituciones del Estado, por razones de utilidad pública o interés social y nacional, podrán declarar la expropiación de bienes, previa justa valoración, indemnización y pago de conformidad con la ley.

“Art. 446.- Expropiación. - Con el objeto de ejecutar planes de desarrollo social, propiciar programas de urbanización y de vivienda de interés social, manejo sustentable del ambiente y de bienestar colectivo, los gobiernos regionales, provinciales, metropolitanos y municipales, por razones de utilidad pública o interés social, podrán declarar la expropiación de bienes, previa justa valoración, indemnización y el pago de conformidad con la ley. Se prohíbe todo tipo de confiscación.” Previo a la expropiación se deberá declarar de utilidad pública el bien tal como lo prevé el artículo 447 del COOTAD. “Declaratoria de utilidad pública. - Para realizar expropiaciones, las máximas autoridades administrativas de los gobiernos regional, provincial, metropolitano o municipal, resolverán la declaratoria de utilidad pública, mediante acto debidamente motivado en el que constará en forma obligatoria la individualización del bien o bienes requeridos y los fines a los que se destinará. A la declaratoria se adjuntará el informe de la autoridad correspondiente de que no existe oposición con la planificación del ordenamiento territorial establecido, el certificado del registrador de la propiedad, el informe de valoración del bien; y, la certificación presupuestaria acerca de la existencia y disponibilidad de los recursos necesarios para proceder con la expropiación” “Art. 451.- Precio de afección. - En todos los casos de expropiación se podrá abonar al propietario, además del precio establecido, hasta un cinco por ciento adicional como precio de afección”.

Funding partners:



Implementing agencies:



También las Leyes de Régimen Municipal, la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública y el Código Municipal a través de la ordenanza 181 de 29 de mayo de 2006, reconocen la posibilidad de realizar expropiaciones y establecen su procedimiento.

La autoridad requirente realizará un informe completo detallado en el que fundamente su pedido de expropiación de determinado bien inmueble y su ubicación, así como la asignación presupuestaria correspondiente de ser necesario. Este informe lo enviará a la Procuraduría Metropolitana para que realice el análisis correspondiente, quien a su vez una vez emitirá el criterio legal ante la Comisión de Expropiaciones, Remantes y Avalúos y esta instancia previo análisis emitirá su informe para el Concejo Metropolitano de Quito. De existir el mérito legal el Concejo Metropolitano una vez analizado emitirá su resolución favorable de ser el caso y posteriormente se notificará a la unidad requirente para que continúe con el procedimiento.

Cuando la máxima autoridad del MDMQ haya resuelto adquirir un determinado bien inmueble, necesario para la satisfacción de las necesidades públicas, en este caso podrá requerirse para la ejecución de los proyectos deberá proceder a la declaratoria de utilidad pública y de interés social de acuerdo con la Ley.

1. A la declaratoria se adjuntará a) el certificado del registrador de la propiedad; b) el avalúo establecido por la dependencia de avalúos y catastros del respectivo del MDMQ; c) la certificación presupuestaria acerca de la existencia y disponibilidad de los recursos necesarios para el efecto; y, d) el anuncio del proyecto en el caso de construcción de obras de conformidad con la ley que regula el uso del suelo.
2. La declaratoria se notificará, dentro de tres días de haberse expedido, a los propietarios de los bienes a ser expropiados, los poseedores y a los acreedores hipotecarios.
3. La declaratoria de utilidad pública y de interés social se inscribirá en el Registro de la Propiedad. El Registrador de la Propiedad cancelará las inscripciones respectivas, en la parte correspondiente, de modo que el terreno y pertenencias expropiados queden libres, y se abstendrá de inscribir cualquier acto traslativo de dominio o gravamen, salvo que sea a favor de la institución pública que requiere la declaración de utilidad pública y de interés social.
4. El Registrador comunicará al juez la cancelación en caso de embargo, secuestro o prohibición de enajenar, para los fines consiguientes.
5. Negociación y precio. - Perfeccionada la declaratoria de utilidad pública y de interés social, se buscará un acuerdo directo entre las partes, hasta por el

Funding partners:



Implementing agencies:



plazo máximo de treinta (30) días, sin perjuicio de la ocupación inmediata del inmueble.

Para que proceda la ocupación inmediata se debe realizar el pago previo o la consignación en caso de no existir acuerdo. El retiro del valor consignado por el expropiado, que podrá requerirse en cualquier momento dentro del juicio de expropiación, no perjudicará la impugnación propuesta.

El precio que se convenga no podrá exceder del diez por ciento (10%) sobre el valor del avalúo registrado en el catastro municipal y sobre el cual se pagó el impuesto predial del año anterior al anuncio del proyecto en el caso de construcción de obras, o de la declaratoria de utilidad pública y de interés social para otras adquisiciones, del cual se deducirá la plusvalía proveniente de obras públicas y de otras ajenas a la acción del propietario. El MDMQ tendrá el plazo de un mes para entregar el avalúo registrado en el catastro municipal y sobre el cual se pagó el impuesto predial del año anterior al anuncio del proyecto en el caso de construcción de obras, o de la declaratoria de utilidad pública y de interés social para otras adquisiciones.

En caso de llegar a un acuerdo respecto del valor a ser cancelado se suscribirá un acta de negociación, se liquidarán impuestos de transferencia de dominio, se suscribirá la escritura de transferencia de dominio y se inscribirá en el Registro de la Propiedad, luego de lo cual se procederá al pago respectivo.

En caso de no llegar a un acuerdo respecto del valor a ser cancelado se suscribirá un acta de imposibilidad de negociación, se consignarán los valores de expropiación en el Tribunal Distrital de lo Contencioso Administrativo y se emitirá el acto de expropiación que se inscribirá en el Registro de la Propiedad. En ambos casos, la Administración General del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito administra los fondos públicos. Otras dependencias del MDMQ se involucran en este proceso como entes de control del trámite de expropiación, ajustados a procedimientos de la institución y al proceso de comunicación con la ciudadanía sobre el proyecto Metro de Quito.

Se deberá evitar y minimizar en lo posible los desplazamientos físicos y expropiaciones de tierra privada, y se deberá priorizar la utilización de áreas de uso público como son: calles, parques, canchas deportivas entre otras. En los casos en los que no se pueda evitar el desplazamiento involuntario, afectando a predios privados se asegurará que los impactos sean compensados.

La normativa legal sobre la administración y uso de las áreas recreativas y deportivas que regula la Ordenanza Municipal 0097 expedida en septiembre del 2003 por el MDMQ, la cual incorpora al capítulo V de los Bienes

Funding partners:



Implementing agencies:



Municipales, en la sección II del Código Municipal señala que “Los Convenios para la administración y uso múltiple de las áreas recreativas y deportivas del Distrito Metropolitano de Quito”. Convenios que deberán firmarse con la instancia pertinente del Municipio para que otorguen la autorización de administración y uso múltiple de áreas recreativas y deportivas del DMQ.

De las servidumbres:

De requerirse en la ejecución de una obra se podrá establecer servidumbres en uno o varios predios por donde tenga que ejecutarse dicha obra, en cuyo caso corresponde a la MDMQ imponer las servidumbres legales y forzosas en los casos que sean necesarios, dichas servidumbres podrán ser gratuitas o forzosas. Serán gratuitas cuando no se ocupa más allá del diez por ciento del inmueble y será onerosa si representa más allá de este porcentaje. La conducción de aguas claras o servidas y servidumbres anexas y de tránsito corresponderá en primera instancia a la Alcaldía Metropolitana y en segunda instancia al Consejo Metropolitano. La resolución conlleva la orden de ocupación inmediata, si el propietario no está de acuerdo apela ante esta instancia. Al resolverse de notifica a las partes interesadas y luego se procede a la inscripción en el Registro de la Propiedad.

-

Permiso de Bomberos:

El **permiso de bomberos** es una autorización que permite que distintas empresas, locales comerciales, instituciones y otras organizaciones puedan utilizar sus instalaciones de forma segura.

La Dirección de Prevención y Seguridad contra Incendios del Cuerpo de Bomberos del Distrito Metropolitano de Quito, a través de sus Coordinaciones Zonales, verifica el cumplimiento de las condiciones de seguridad humana y equipos contra incendios en edificaciones que están exentas de LUAE (Licencia Metropolitana Única para el Ejercicio de Actividades Económicas) y que solicitan el Permiso de funcionamiento.

Para este fin, se ha establecido el Sistema Declarativo de Prevención de Incendios Área Técnica

Funding partners:



Implementing agencies:



Este sistema declarativo tiene la finalidad de agilizar los servicios que el CB-DMQ presta a la ciudadanía para obtener la/s autorizaciones para continuar con el proceso de Licenciamiento Urbanístico y de los sistemas de Gas Centralizado.

Permite obtener los permisos y certificados de: 1. Visto Bueno de Planos (para continuar con el proceso de Licenciamiento Urbanístico) 2. Permisos de Ocupación 3. Permisos de Factibilidad de Gas Centralizado y 4. Certificado Definitivo de GLP.

Para obtener este permiso se debe ingresar en el portal de los Bomberos e ingresar el número de predio del proyecto, elegir el tipo de trámite a realizar e ingresar los datos generales del proyecto y adjuntar en PDF la cédula del propietario/empresa y profesional responsable, planos del sistema contra incendios (Planos EE) y completar el formulario declarativo técnico para visto bueno de planos. Se realizará una inspección, si hay inconformidades se solicitará se complete lo que falta y una vez realizadas se solicita la aprobación definitiva.

Estudio de Impacto Ambiental y obtención de Licencia Ambiental:

La Constitución Política reconoce el derecho de las personas a vivir en un ambiente sano y asumir las responsabilidades que por cualquier actividad pudiera poner en peligro a las personas y a los recursos naturales.

El Estado Ecuatoriano establece como instrumento obligatorio previamente a la realización de actividades susceptibles de degradar o contaminar el ambiente, la preparación, por parte de los interesados a efectuar estas actividades, de un Estudio de Impacto Ambiental (EIA) y del respectivo Plan de Manejo Ambiental (PMA) y la presentación de éstos junto a solicitudes de autorización ante las autoridades competentes, las cuales tienen la obligación de decidir al respecto y de controlar el cumplimiento de lo estipulado en dichos estudios y programas a fin de prevenir la degradación y la contaminación, asegurando, además, la gestión ambiental adecuada y sostenible. El Estudio de Impacto Ambiental y el Plan de Manejo Ambiental deberán basarse en el principio de lograr el nivel de actuación más adecuado al respectivo espacio o recurso a proteger, a través de la acción más eficaz. Puede estipularse en el contrato de adjudicación de la realización de una obra que el ejecutante se haga cargo del proceso de expropiación.

Funding partners:



Implementing agencies:



Es de carácter obligatorio la emisión de licencia ambiental para proyectos, obras o actividades considerados de mediano o alto impacto y riesgo ambiental a través del Sistema Único de Información Ambiental - SUIA Está Dirigido a: Persona Jurídica - Privada, Persona Jurídica - Pública, Persona Natural - ecuatoriana, Persona Natural – Extranjera.

Se considera como "Impacto ambiental a todas las alteraciones, positivas, negativas, directas, indirectas, generadas por una actividad obra, proyecto público o privado, que ocasionan cambios medibles y demostrables sobre el ambiente, sus componentes, sus interacciones y relaciones y otras características al sistema natural."

Requisitos obligatorios:

- a) Certificado de Intersección.
- b) Estudio de Impacto Ambiental.
- c) Informe de Sistematización del Proceso de Participación Ciudadana
- d) Pago por Servicios Administrativos
- e) Póliza o garantía por responsabilidades ambientales

Legislación y normas técnicas ambientales:

El Código Orgánico Ambiental establece la obligatoriedad de que toda actividad o proyecto que tenga impacto ambiental debe realizar un Estudio de Impacto Ambiental, formular un Plan de Manejo Ambiental con la participación ciudadana de acuerdo al reglamento establecido para este propósito.

El Texto Unificado de Legislación Ambiental Secundaria del Ministerio del Ambiente (TULAS), en su Artículo 24 del Libro VI – De la Calidad Ambiental, establece lo siguiente: “El estudio de impacto ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO INFORME FINAL CAPÍTULO 2. INTRODUCCIÓN 2-3 ambiental se realizará bajo responsabilidad del promotor y conforme al artículo 17 de este Título y las regulaciones específicas del correspondiente sub-sistema de evaluación de impactos ambientales sectorial o seccional acreditado”. Además, la Ordenanza 0213 del DMQ, establece lo siguiente respecto al Estudio de Impacto Ambiental: “Capítulo IV, Art.II.380.1.- OBLIGATORIEDAD DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA): El proponente en forma previa y como condición para llevar a cabo una obra, infraestructura, proyecto o actividad, deberá someterla a una Evaluación de

Funding partners:



Implementing agencies:



Impacto Ambiental (EIA); para el efecto, deberá elaborar a su costo, según el caso, una Declaración de Ambiental (DAM) o un Estudio de Impacto Ambiental (ESIA) y ponerla a consideración de la Entidad Ambiental de Control que es la Dirección Metropolitana de Medio Ambiente (DMMA), para el trámite de aprobación, conforme a este capítulo.”

También deberá obtener permisos de descarga, emisiones y vertidos si es que los tuviere.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial fue publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 398 del 7 de agosto de 2008.

Establece una serie de disposiciones relacionadas a la responsabilidad ambiental:

“Art. 47.- El transporte terrestre de personas o bienes responderá a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad, y tarifas equitativas. Art. 88.- En materia de tránsito y seguridad vial, la presente Ley tiene por objetivo, entre otros, los siguientes: h) La reducción de la contaminación ambiental, producida por ruidos y emisiones de gases emanados de los vehículos a motor; así como la visual ocasionada por la ocupación indiscriminada y masiva de los espacios de la vía pública”.

En el Reglamento a dicha Ley se prevé: “ DE LA CONTAMINACIÓN POR FUENTES MÓVILES Art. 211.- Todos los automotores que circulen dentro del territorio ecuatoriano deberán estar provistos de partes, componentes y equipos que aseguren que no rebasen los límites máximos permisibles de emisión de gases y ruidos contaminantes establecidos en el Reglamento.”

Reglamento para la Prevención, Mitigación y Protección Contra Incendios

El Reglamento para la Prevención, Mitigación y Protección Contra Incendios fue expedido en el Registro Oficial No. 114 del 2 de abril del 2009 el cual sustituye al Reglamento de Prevención de Incendios que fue expedido mediante Acuerdo Ministerial No. 0650 de 8 de diciembre del 2006.

Este reglamento tiene por objeto regular que se cumplan parámetros de prevención, mitigación y protección contra incendios en proyectos arquitectónicos y de ingeniería, en edificaciones a construirse, así como la modificación, ampliación, remodelación de las ya existentes, sean públicas, privadas o mixtas, y que su actividad sea de comercio, prestación, de servicios, educativas, hospitalarias, alojamiento, concentración de público, industrias, transportes, almacenamiento y

Funding partners:



Implementing agencies:



expendio de combustibles, explosivos, manejo de productos químicos peligrosos y de toda actividad que represente riesgo de siniestro.

Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores y Mejoramiento del Medio Ambiente de Trabajo

Este reglamento fue expedido mediante Registro Oficial No. 249 el 3 de febrero del 1998 y el mismo se aplica a toda actividad laboral y en todo centro de trabajo, teniendo como objetivo la prevención, disminución o eliminación de los riesgos del trabajo y el mejoramiento del medio ambiente de trabajo. Art. 66. DE LOS RIESGOS BIOLÓGICOS. 1. En aquellos trabajos en que se manipulen microorganismos o sustancias de origen animal o vegetal susceptibles de transmitir enfermedades infecto contagiosas, se aplicarán medidas de higiene personal y desinfección de los puestos de trabajo, dotándose al personal de los medios de protección necesarios. Se efectuarán reconocimientos médicos específicos de forma periódica. En su caso, se utilizará la vacunación preventiva.

Funding partners:



Implementing agencies:



3. Viabilidad de posibles modelos de implementación y operación en el marco institucional y legal dado

3.1 Soluciones específicas previstas para todas las barreras a fin de hacer factibles los subproyectos

Barreras de financiamiento

Para la construcción/ampliación y modificación de infraestructura para la implementación de los corredores. Casi siempre este es una de las típicas barreras a la hora de realizar mejoras importantes de infraestructura en el sistema de transporte público de pasajeros en las ciudades, Particularmente en el caso de Quito, el tema es muy representativo considerando la situación financiera por el gran esfuerzo financiero que representa la implementación del servicio del metro en la ciudad y por otra parte la situación de existencia del COVID-19 que ha generado la paralización del sistema de transporte y el cambio en el número de usuarios que pueden transportarse en el sistema, situación que ahonda más la crisis de la sostenibilidad financiera que ya venía sufriendo el sistema de transporte, ante la falta de actualización de la tarifa técnica y el sinceramiento del subsidio, a esto se une la limitada capacidad de endeudamiento que tiene la municipalidad, de ahí la necesidad de encontrar nuevas alternativas que hagan posible las mejoras en la gestión del transporte.

Por otra parte, se debe tomar en cuenta los elevados costos en la inversión inicial de los buses eléctricos comparados con los de tecnología a diésel o tecnología híbrida diésel-eléctrica. lo que genera incertidumbres en la fase de operación especialmente respecto de la vida útil y el mantenimiento de las unidades, a diferencia del conocimiento actual que tienen los operadores sobre los costos de mantenimiento y la vida útil de los motores a diésel, desconocen la información sobre la tecnología eléctrica.

Ante estas limitaciones surgen algunas posibles soluciones, como buscar el apoyo para el financiamiento en la banca multilateral, así como en los fondos climáticos disponibles al momento. También, el aprovechar el uso de instrumentos financieros de financiación como el apoyo del gobierno central para obtener una garantía soberana y lograr un crédito directo y también el crear un fondo de garantía para que a través de la banca de desarrollo, por ejemplo con de la Corporación Financiera Nacional, dote a la banca comercial de la posibilidad de otorgar líneas

Funding partners:



Implementing agencies:



de créditos con mayor facilidad a los operadores, por ejemplo al Banco del Pacífico (banco del Estado) para que permite la realización de un leasing financiero u operativo, para la adquisición de buses eléctricos, a la vez que se active un plan de chatarrización. Creando incentivos tanto en un menor valor del canon de arrendamiento en el leasing, como en la posibilidad del reconocimiento de un valor por la chatarrización del bus que se requiere dar de baja a cambiado de la adquisición de un bus eléctrico.

Parece poco probable que dadas las condiciones de la situación de riesgo país, los inversores de grandes proyectos tengan un mediano interés en inversiones en proyectos de esta naturaleza, motivo por el cual se debe encontrar mecanismos financieros y jurídicos que de una alta seguridad para los inversores y sus posibles alternativas de colaboración en la ejecución de esta clase de proyectos.

La capacitación a los operadores en el conocimiento de las ventajas y costos para optar por buses eléctricos es imprescindible, porque son partes interesadas del sistema que tienen que comprender la importancia del cambio y la necesidad de utilizar nuevos instrumentos financieros para la financiación de los buses, como es la modalidad del leasing.

La sostenibilidad financiera de todo el sistema requerirá de un estudio más profundo y de un cambio de modelo del sistema integral del transporte, porque el mismo se encuentra agotado y sin competitividad, un capítulo importante será sin duda el revisar a profundidad este campo.

Barrera por el subsidio del diésel

Que el gobierno mantiene, lo que hace más barata la operación en buses a diésel y más limitada la posibilidad de migrar hacia los buses con tecnología eléctrica. El gobierno en el año 2019 ya intento realizar el ajuste sin que esto haya sido posible.

Frente a esta barrera lo que cabría es lograr que el servicio de electricidad sea a menor precio para el consumo en el servicio de transporte público, permitiendo que el costo de operación sea más económico; para lo cual se requiere de una negociación de las autoridades de la municipalidad con la autoridad rectora de la energía eléctrica, para que esto sea una política del Estado. Como se prevé en el mediano plazo que exista un superávit de producción de energía eléctrica en el Ecuador, este podría ser un momento oportuno para lograr este necesario beneficio.

Funding partners:



Implementing agencies:



Otra manera de abaratar costos de operación sería motivar la participación en la gestión del transporte a las empresas eléctricas, a fin de que estas vean la oportunidad de comprar baterías y puedan arrendar al transporte, así como la instalación de electrolinerías, a cambio de contratos de prestación de servicios a largo plazo.

Barrera por insuficiente liderazgo institucional

Para la ejecución de los subproyectos. La agenda de la MDMQ tiene una carga representativa por todos los temas de gestión de ciudad que tienen que ser atendidos al mismo tiempo, especialmente en esta época por la existencia del COVID-19. La focalización y priorización en la ejecución de estos proyectos queda en la larga agenda de acciones que emprende al mismo tiempo la municipalidad, generándose una fuerte debilidad institucional en la continuidad del proceso oportuno de la formulación de los subproyectos.

Para lograr disminuir esta barrera se requiere de un liderazgo fuerte institucional que priorice, focalice, motive y haga seguimiento constante a todo el proceso de formulación, aprobación y ejecución de estos proyectos, tener una unidad especialmente para este propósito podría ayudar mucho a mejorar su ejecución.

Barreras por las normas jurídicas y técnicas que regulan el sistema de transporte público del MDMQ

La consolidación y revisión de la normativa se hace indispensable a fin de considerar las actualizaciones en las condiciones de operación, técnicas, tecnológicas y de calidad en la prestación del servicio de transporte. La ausencia oportuna de estas modificaciones genera barreras en una mejor forma de operar el sistema y de ejecutar proyectos.

Para disminuir esta barrera se recomienda la realización de una revisión profunda que vaya en concordancia con un nuevo modelo de gestión integral del servicio. Por otra parte, parece indispensable el establecer una ordenanza que regule de forma específica el régimen de buses eléctricos con el fin de que se establezca las condiciones de operación. La inversión en estos instrumentos, así como en normas técnicas, como por ejemplo la vida útil de los buses y las condiciones de calidad de la prestación del servicio son condiciones necesarias para la operación del servicio en cualquiera de las modalidades de adquisición que elijan las autoridades.

Funding partners:



Implementing agencies:



Barrera tecnológica en el sistema de transporte de pasajeros en cuanto al pago de pasajes y recaudo

Los problemas constantes de evasión y fraude son constantes actualmente en todo el sistema a más del costo operativo que significa mantener un sistema manual, esto genera pérdidas económicas y una mala calidad en la prestación del servicio.

Para disminuir esta barrera se recomienda que en forma urgente se aproveche de las nuevas tecnologías para implementar un sistema de pago electrónico a través del sistema móvil que está ya disponible en el mercado e igualmente un sistema de distribución de pagos en electrónico a los operadores.

3.2 Posibles modelos/ escenarios para la implementación y operación, basados en el contexto legal e institucional dado de los subproyectos

3.2.1 Modelo de Gestión Pública de directa adquisición por el MDMQ

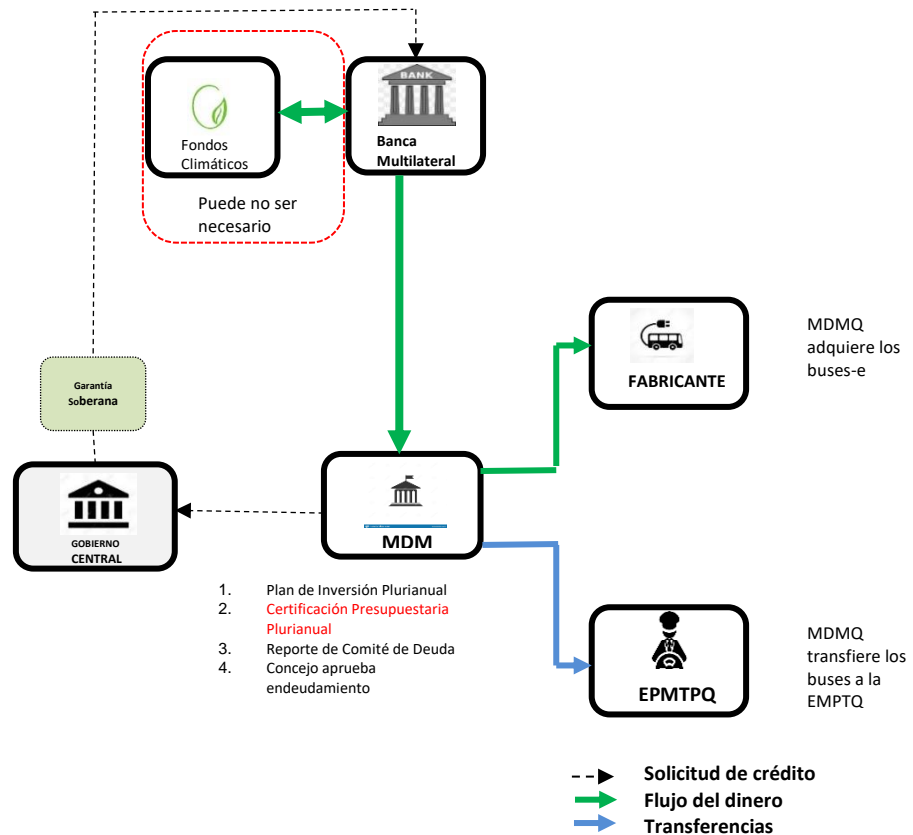
Este modelo de gestión es el que generalmente se viene utilizando para la inversión de obras y adquisición de bienes en forma directa por el MDMQ. El endeudamiento lo asume directamente la municipalidad en función de su capacidad de endeudamiento conforme lo establece el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas. Y si la capacidad de endeudamiento lo tiene puede solicitar al Gobierno Central el otorgamiento de la garantía soberana, procedimiento que le permite solicitar un crédito ante la banca multilateral para poder tener el financiamiento que requiere para la adquisición directamente al fabricante. Posteriormente realiza la transferencia a la EPMTQP. La operación y mantenimiento lo hace la EPMTQP.

Funding partners:



Implementing agencies:



Figure 1 – Modelo de Gestión Pública de Directa Adquisición por el MDMQ
1. Modelo de Gestión Pública de directa adquisición por el MDMQ


Fuente: Elaboración propia

El Leasing como otra modalidad de adquisición directa

En esta modalidad también existe la posibilidad de que la EPMPQ pueda realizar un leasing para la adquisición tanto de los buses eléctricos como de las baterías eléctricas.

La modalidad de Leasing se basa en la posibilidad de financiar el bus y las baterías eléctricas a través de un contrato bajo la modalidad de “Leasing” (arrendamiento), por el cual la EPMPQ puede lograr el financiamiento de las unidades de transporte de buses eléctricos y las baterías eléctricas que requiera, ya sea a través de una empresa de Leasing o de la banca comercial que está autorizada para hacerlo a cambio del reconocimiento del pago de una renta con opción de compra sobre el valor residual que estén los vehículos. Típicamente esta modalidad legal de financiamiento requiere de contratos de largo plazo más de 8 o 10 años y mejor si es establecido por toda la vida útil de los buses. También es necesario determinar si la elección será de un fideicomiso netamente financiero, es decir que tenga la obligatoriedad de compra o ir por un leasing operativo, en cuya modalidad no necesariamente se establece en el contrato la obligatoriedad de compra de los buses, sino por el contrario se prevé la posibilidad de renovación con nuevas

Funding partners:

Implementing agencies:

unidades. Se debe asegurar que los buses sean nuevos y tengan las debidas garantías de fabricación.

El Leasing es un mecanismo de financiamiento que promueve la inversión, ya que constituye una fuente de inversión de bienes de capital, pero su costo es más alto. Provee fondos al fideicomiso

3.2.2 Características del Contrato de Leasing:

- El arrendatario paga un monto fijo mensual.
 - El arrendador cede los derechos de uso de un bien.
 - Incluye la opción de compra al finalizar el contrato.
 - El arrendador genera el ingreso cuando se ejecuta la opción de compra.
 - Pueden ser bienes muebles e inmuebles. Ejemplos de bienes muebles: maquinaria, vehículos. Ejemplos de bienes inmuebles: galpones, estacionamientos, depósitos.
 - El mantenimiento del bien y la contratación del seguro están a cargo del arrendatario.
 - La duración del contrato suele ser de 8 y 10 años en el caso de buses
 - Al finalizar el período, además de optar por devolver el bien o hacer efectiva la opción de compra, el arrendatario puede optar por prorrogar el contrato.
 - Tanto la Ley del Sistema Nacional de Contratación Pública como su Reglamento General permiten realizar el arrendamiento mercantil para el sector público, aunque su procedimiento no está especificado.
- Se recomienda contemplar que el pago lo realice a través de un fideicomiso de administración de recursos.

Es importante mencionar que existe la Resolución No 008-2017 de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) que al momento prohíbe que los buses adquiridos mediante leasing o fideicomisos pueda prestar los servicios de transporte público. Por lo que se requeriría su modificación previa para poder utilizar esta modalidad.

Figure 2 – Modelo de Gestión Pública de Adquisición de buses por contrato de leasing EPMTPO

3.2.3 Modelo de Gestión Pública de directa adquisición por le MDQ con crédito proveedor

Este modelo de gestión a diferencia del anterior el crédito es otorgado por el fabricante de los buses eléctricos, el procedimiento puede no requerir garantía soberana, dependiendo de la capacidad de endeudamiento de la municipalidad. Lo

Funding partners:



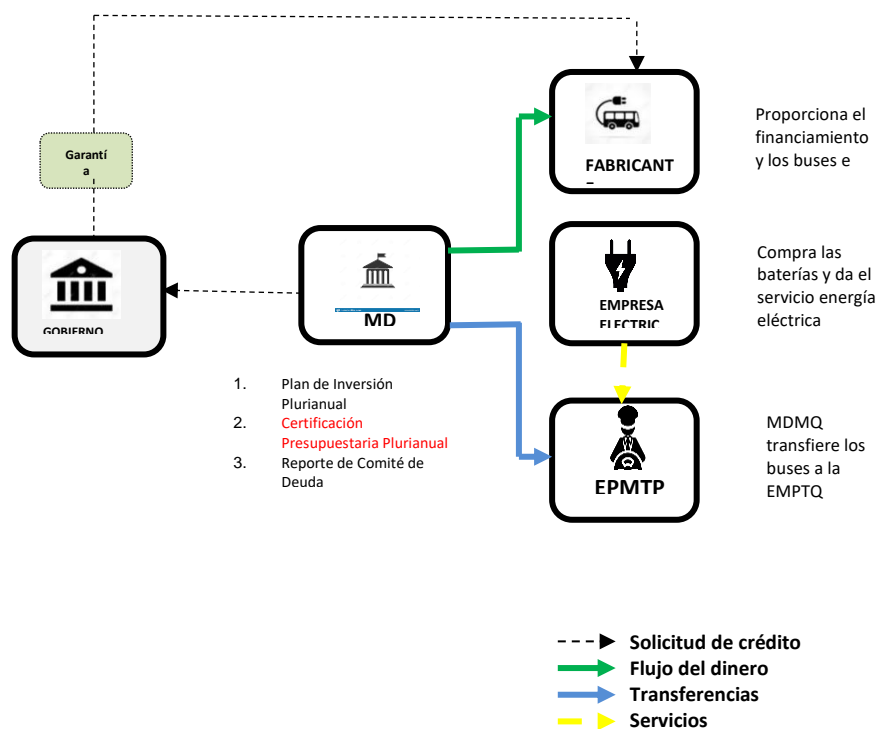
Implementing agencies:



importante es tener buenas condiciones en el crédito que le otorga el fabricante. Esta modalidad ya la empleado el municipio en adquisición de otros buses. Se acuerda con la Empresa Eléctrica que compre las baterías y se le da un contrato del servicio de energía a largo plazo para los buses eléctricos.

Figura 1 - Modelo de Gestión Pública de directa adquisición por el MDMQ con crédito

Modelo de Gestión Pública de directa adquisición por el MDMQ con crédito



Fuente: Elaboración propia

3.2.4 Modelo de Gestión Delegada con concesión parcial

Este modelo de gestión se centra en realizar una delegación a través de la modalidad de concesión parcial, es decir de los dos corredores (Ecovía y Labrador/Carapungo) objeto del proyecto los mismos que serían concesionados a un privado (inversionista), quien tendría la obligación de constituir un fideicomiso de administración integral conforme a la propuesta de constitución preparada, mecanismo a través del cual se aseguraría conjuntamente con el contrato de

Funding partners:

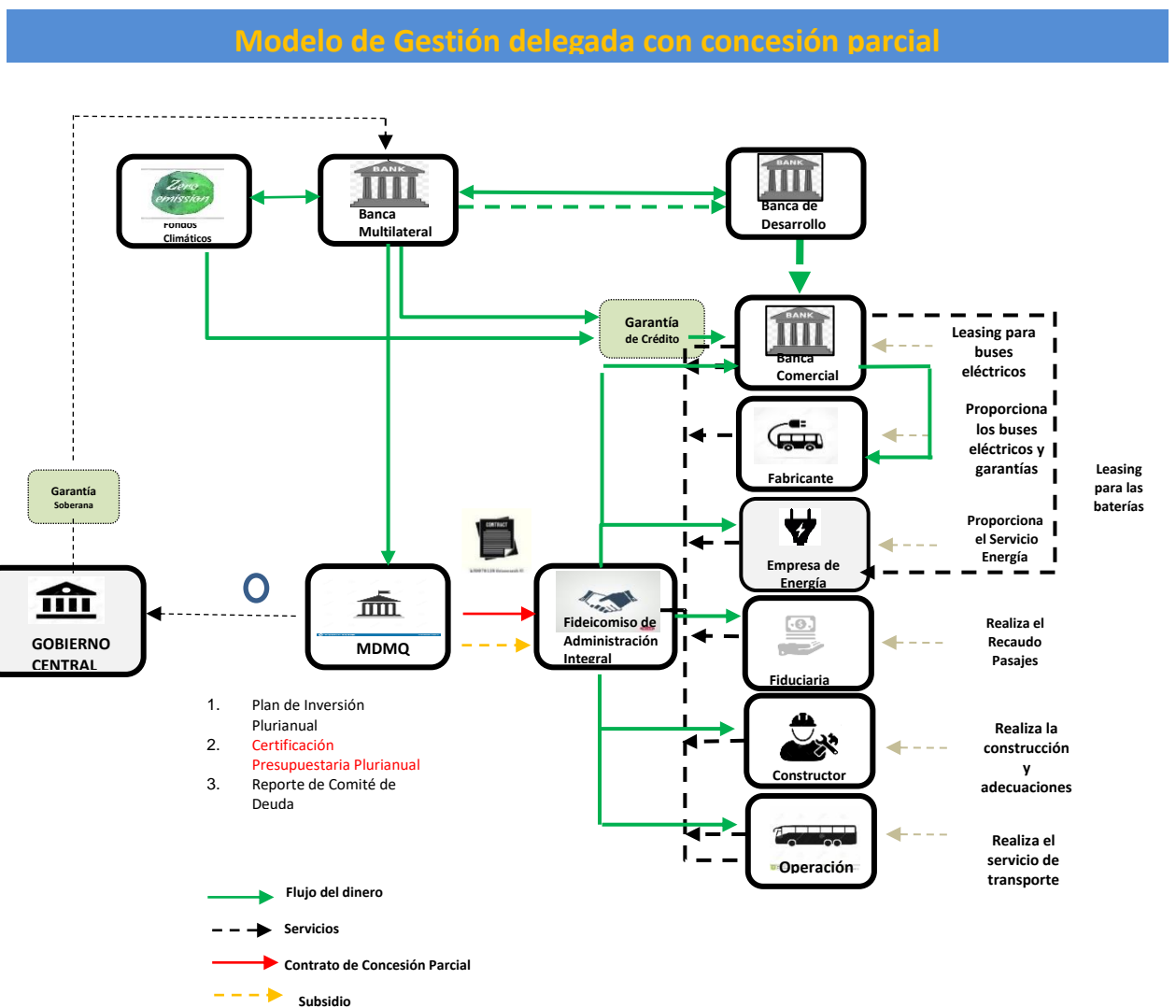


Implementing agencies:



concesión, que el concesionario cumpla con todas las directrices determinadas por la Municipalidad. Este Fideicomiso se encargaría de administrar toda la concesión, esto es adquirir los buses eléctricos determinados a través de leasing operativo, realizaría la administración de todos los contratos para poder realizar la operación del servicio de transporte en esos dos corredores y refinanciar la obligación con los inversionistas. Puede ser que la municipalidad requiera de endeudamiento únicamente para solventar el subsidio en el servicio y/o si prefiere construir la ampliación del corredor Labrado/Carapungo.

Figura 2 - Modelo de Gestión delegada con concesión parcial



Fuente: Elaboración propia

Funding partners:



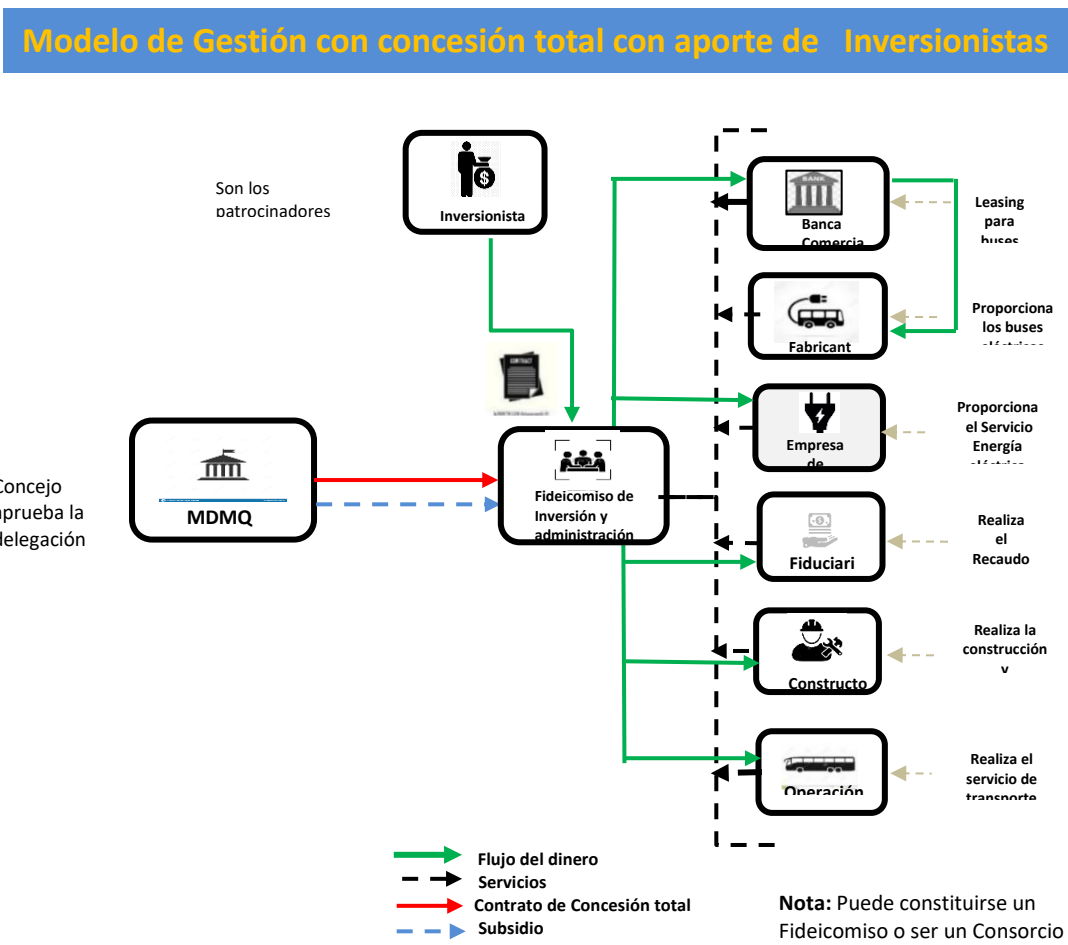
Implementing agencies:



3.2.5 Modelo de Gestión Delegada con concesión total con aporte de inversionistas

Este modelo de gestión plantea una concesión total del servicio de transporte con el aporte de inversionista y pueden o no constituir un consorcio o un fideicomiso de financiamiento y administración integral, en este modelo también se requiere de subsidio por parte del MDMQ

Figura 3 – Modelo de Gestión con coción total



Fuente: Elaboración propia

3.3 Ventajas y limitaciones de cada modelo/escenario basado en el contexto institucional y legal vigente de los proyectos

Modelo de Gestión Pública de directa adquisición por el MDMQ

Ventajas	Limitaciones
Es de gestión plena de la municipalidad	Limitada capacidad financiera

Funding partners:



Implementing agencies:



Ventajas	Limitaciones
Ejerce todas las competencias directamente o a través de sus empresas públicas	Limitada capacidad de endeudamiento
	Necesita de una garantía soberana para el endeudamiento

En el caso de utilizar la modalidad de leasing:

Ventajas	Limitaciones
El arrendador cede los derechos de uso de un bien por un tiempo determinado.	Es una modalidad que tiene un mayor costo de financiación
Incluye la opción de compra al finalizar el contrato.	No existe muchas empresas que ofrezcan el leasing para buses articulados y trolebuses eléctricos
Está reconocida por la legislación ecuatoriana	Para utilizar esta modalidad deben modificar la Resolución de la ANT que la prohíbe
Es un proceso relativamente ágil	Se requiere la autorización de la máxima autoridad, por toda la obligación que se contrae

Modelo de Gestión Pública de directa adquisición por le MDQ con crédito proveedor

Ventajas	Limitaciones
Es de gestión plena de la municipalidad	Necesita de una garantía soberana para el endeudamiento
Ejerce todas las competencias directamente a través de sus empresas públicas	Puede tener un costo más alto el endeudamiento con el proveedor
Tiene facilidad de acceso al financiamiento	

Modelo de Gestión Delegada con concesión parcial

Ventajas	Limitaciones
Permite a la municipalidad mejorar las condiciones del servicio de los dos corredores	Puede generar una mediana resistencia de los operadores de los corredores delegados

Funding partners:



Implementing agencies:



Ventajas	Limitaciones
Puede ejercer un fuerte control del cumplimiento de las condiciones del contrato	Puede traer protestas de operadores de los corredores delegados
	Tiene que comprometer una rentabilidad mínima al operador y sino cubrir la diferencia

Modelo de Gestión Delegada con concesión total con aporte de inversionistas

Ventajas	Limitaciones
La municipalidad conserva sus competencias de regular, controlar y fiscalizar	Puede tener alta resistencia de los operadores actuales que operan en los corredores
Puede exigir mayor calidad en el servicio	Tiene que comprometer una rentabilidad mínima al operador y sino cubrir la diferencia

3.4 Análisis exhaustivo del modelo/escenario óptimo recomendado para estos subproyectos en el contexto institucional y legal dado.

A continuación, se analiza la viabilidad legal del Proyecto para la ampliación del corredor Labrador Carapungo y la electrificación de la Ecovía y adquisición de buses eléctricos incluyendo su Mantenimiento y Operación bajo Términos FBOT (Financiamiento, Construcción, Operación y Transferencia) se contrate por Delegación a la Iniciativa Privada, acogiéndose el proyecto a los beneficios de la Ley Orgánica de Incentivos a las Asociaciones Público Privadas y la Inversión Extranjera (Ley APP).

Se identifican las bases legales aplicables al proceso de contratación y se analiza el cumplimiento de los requisitos legales necesarios.

Régimen jurídico aplicable al proyecto

Para la contratación mediante delegación a la iniciativa privada del Proyecto de ampliación del corredor Labrador-Carapungo, adquisición de Buses eléctricos,

Funding partners:



Implementing agencies:



electrificación de la Ecovía Nororiental y adquisición de buses eléctricos, incluyendo su mantenimiento y operación bajo términos FBOT (financiamiento, construcción, operación y transferencia), se identifica como régimen jurídico aplicable al proyecto los siguientes cuerpos legales:

Tabla 1 – Marco Legal

Norma	Artículos	Publicación
Constitución de la República del Ecuador	Arts. 260, 314, 316	R.O. 449, 20 oct.2008.
Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito	Art 12	R.O. 226 Suplemento de 31 de diciembre 1997 y última modificación de 28 de diciembre de 2017
Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas, Ley 0	Todo el articulado	R.O. 652, 18dic2015
Ley Reformatoria para la Equidad Tributaria en el Ecuador.	Art.	R.O.S. 242, 29dic2007. Última reforma: 30dic2016
ley Orgánica de Régimen Tributario Interno. Codificación	Art. 9.3	26, R.O.S. 463, 17nov2004. Última reforma: 08 de SEPT 2017
Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Vialidad	Art. 30.5	
Código Orgánico Administrativo	Arts. 74, 75, 76 y 77	R.O.S 31, 7jul2017
Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, COPCI. Ley 0,	Art. 24 numeral 4	R.O.S. 351, 29dic2010. Última reforma: 30dic2016
Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización. Ley 0,	Todo el articulado	R.O.S. 303, 19oct2010. Última reforma: 20mar2017

Funding partners:



Implementing agencies:



Norma	Artículos	Publicación
Reglamento General de Aplicación de la Ley Orgánica de Incentivos a las Asociaciones Público Privadas la Inversión Extranjera.	Todo el articulado	Decreto Ejecutivo 1040, R.O. 786, 29jun2016. Última reforma: 16may2017
Reglamento para el Funcionamiento del Comité Interinstitucional de Asociaciones Público Privadas y de su Secretaría Técnica. MCPEC	Todo el articulado	Resolución No. 1 R.O. 713, 16 mar 2016
Reglamento del Régimen de Colaboración Público-Privada.	Todo el articulado	Decreto Ejecutivo 582, R.O. 453, 06 mar 2015
Estatuto del Régimen Jurídico Administrativo de la Función Ejecutiva, ERJAFE.	Arts. 75, 76, 77	Decreto Ejecutivo 2428, R.O. 536, 18mar2002. Última reforma: 27jun2017
Resolución General para la Aplicación del beneficio previsto en el art. 125 (COPCI), sobre las importaciones destinadas para la ejecución de proyectos APP.	Todo el contenido	Resolución No. CIAPP-R-010-abril2017 - R.O. 10, 08jun2017
Guía Metodológica para Presentación y aprobación de proyectos bajo la modalidad de Asociación Público-Privada.	Todo el contenido	Resolución N° CIAPP-R-009-abril2017 - R.O. Edición Especial No. 11, 07jun2017
Designación como delegado del Presidente de la República al titular del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, para presidir el Comité Interinstitucional de Asociaciones Público- Privadas relacionadas con todos los procesos de infraestructura y gestión del transporte, incluyendo	Todo el contenido	Decreto Ejecutivo No. 186, R.O.S No. 109, 27oct17.

Funding partners:



Implementing agencies:



Norma	Artículos	Publicación
transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; transporte ferroviario; transporte alternativo; transporte aéreo; puertos; transporte marítimo y fluvial; y todas aquellas que se deriven de la naturaleza de las competencias asignadas a dicha Cartera de Estado		

Régimen tributario aplicable al proyecto

El régimen tributario aplicable al proyecto es aquel previsto en la Ley Orgánica de Incentivos a las Asociaciones Público Privadas y la Inversión Extranjera, con todos los beneficios tributarios establecidos en aquella normativa, incluyendo, pero no limitándose a:

- a) Exención del impuesto a la renta por el plazo de 10 años contado a partir del inicio de la fase de operación y mantenimiento;
- b) La exoneración de los tributos al comercio exterior durante todo el plazo de vigencia del contrato de gestión delegada a suscribirse, incluyendo, pero no limitándose al Impuesto al Valor Agregado, aranceles, FODINFA, tasas y contribuciones, y en general todo tributo al comercio exterior en la importación de bienes y servicios para la ejecución del proyecto;
- c) La estabilidad jurídica para la normativa tributaria aplicable;
- d) Exoneración del impuesto a la salida de divisas; y,
- e) Otros beneficios aplicables. En la siguiente tabla se detallan los incentivos tributarios cuya aprobación será solicitada al Comité Interinstitucional de Asociaciones Público

Detalle de Incentivos:

1. Exoneración del Impuesto a la Renta por 10 años. Art. 9.3 Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno (LORTI).
2. Exoneración del Impuesto a la Salida de Divisas por importación de bienes o compra de servicios. Art. 159.1 numerales 1 y 2 Ley Reformatoria para la Equidad Tributaria del Ecuador.

Funding partners:



Implementing agencies:



3. Exoneración del Impuesto a la Salida de Divisas por financiamiento. Art. 159.1 numerales 1 y 2 Ley Reformatoria para la Equidad Tributaria del Ecuador.
4. Exoneración del Impuesto a la Salida de Divisas por pago de dividendos y utilidades. Art. 159.1 numeral 4 Ley Reformatoria para la Equidad Tributaria del Ecuador. Exoneración de tributos al comercio exterior
5. Aranceles por importación. • Salvaguardias por importación y otros recargos similares. • IVA por importación. • FODINFA. Art. 125 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI).
6. Todo el articulado Retención de IVA en los mismos términos y bajo los mismos porcentajes que las empresas públicas. Art.63 Ley Orgánica de Régimen Tributario. Estabilidad jurídica de la normativa tributaria vigente y cláusula de normativa tributaria más favorable en caso de posteriores reformas. Arts. 15 y 17 de la Ley Orgánica de Incentivos a las Asociaciones Público Privadas y la Inversión Extranjera. Art. 10 del Reglamento a la Ley de APP´s.

Caracterización del proyecto como Asociación Público Privada (APP)

El “Proyecto para la Delegación a la Iniciativa Privada a través de la concesión de los dos corredores Ampliación Labrador Carapungo y adquisición de buses eléctricos, así como la electrificación de la Ecovía Nororiental y adquisición de buses eléctricos, incluyendo su mantenimiento y operación del servicio de transporte bajo términos FBOT (Financiamiento, Construcción, Operación y Transferencia)”, se considera un modelo de Asociación Público Privada en los términos del artículo 8 de la Ley APP, cuyo texto es el siguiente:

“Art. 8.- De la Asociación Público-Privada. Se define por asociación público-privada la modalidad de gestión delegada por la que el Gobierno Central o los Gobiernos Autónomos Descentralizados encomiendan al gestor privado, la ejecución de un proyecto público específico y su financiamiento total o parcial, para la provisión de bienes, obras o servicios a cambio de una contraprestación por su inversión, riesgo y trabajo, de conformidad con los términos, condiciones, límites y más estipulaciones previstas en el contrato de gestión delegada.”

En el Proyecto Público para la Delegación a la Iniciativa Privada del citado Proyecto bajo términos FBOT (Financiamiento, Construcción, Operación y Transferencia), el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito buscará delegar a un gestor privado la ejecución de las labores de ampliación, adquisición de buses eléctricos y las correspondientes labores de operación del servicio de transporte público de pasajeros, mantenimiento y transferencia al Municipio de los dos corredores.

Funding partners:



Implementing agencies:



La delegación al Gestor Privado involucra el financiamiento total de los costos de la obra, las adquisiciones de los buses eléctricos y de las tareas de operación y mantenimiento, recibiendo en contraprestación el valor de la tasa técnica más una subvención que otorgará la municipalidad de acuerdo al modelo financiero planteado en el Proyecto.

El Proyecto Público se ejecutará en los términos y condiciones que se prevén en los pliegos de licitación y demás documentos precontractuales, así como en el respectivo Contrato de Gestión Delegada (concesión parcial).

A continuación, se analizan los requisitos legales necesarios para que el Proyecto para la Delegación a la Iniciativa Privada a través de la concesión de los dos corredores Ampliación Labrador Carapungo y adquisición de Buses eléctricos, así como la electrificación de la Ecovía Nororiental y adquisición de buses eléctricos, incluyendo su mantenimiento y operación bajo términos FBOT (Financiamiento, Construcción, Operación y Transferencia)", buscará acogerse a los beneficios de la Ley Orgánica de Incentivos a las Asociaciones Público Privadas y la Inversión Extranjera.

Consideraciones legales de la Entidad Delegante:

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito podrá utilizar la modalidad de concesión, alianza público privada, alianza estratégica, así como cualquier otra prevista en las leyes. Para ejecutar esta modalidad se procederá de conformidad con la Ley vigente para la materia, para lo cual convocará a todos los participantes en igualdad de condiciones pudiendo participar empresas nacionales o extranjeras.

De considerar pertinente esta y con base a los informes técnico, jurídico y económico de la viabilidad del proyecto citado por las instancias correspondientes de la municipalidad, la Alcaldía Metropolitana una vez analizado y aceptado, procederá a enviar al Concejo Metropolitano de Quito para su la declaratoria de excepcionalidad por ser un servicio estratégico conforme lo estipula la Constitución de la República del Ecuador, a la vez que autorizará la pertinencia de otorgar la concesión parcial para la ampliación del corredor Labrador. Carapungo, la electrificación de la Ecovía Nororiental y la adquisición de buses eléctricos y mantenimiento y operación de los dos corredores bajo términos FBOT (Financiamiento, Construcción, Operación y Transferencia)", y considerar pertinente la calificación del Proyecto para la Delegación a la Iniciativa Privada)" como una asociación público privada en los términos de la Ley Orgánica de

Funding partners:



Implementing agencies:



Incentivos a las Asociaciones Público Privadas y la Inversión Extranjera.
Identificación de la entidad delegante y determinación de su naturaleza jurídica

Del contrato de Gestión Delegada:

“Art. 13.- Del Objeto de los Contratos de Gestión Delegada. Serán objeto de los contratos de gestión delegada, los proyectos públicos desarrollados en los sectores de interés general. Estos, para efectos de la aplicación de esta Ley, serán aquellos bienes, obras o servicios provistos por el Gobierno Central o los Gobiernos Autónomos Descentralizados, determinados en las leyes o por el Comité Interinstitucional de Asociaciones Público-Privadas, tales como infraestructura, desarrollo urbano, proyectos inmobiliarios y aquellos vinculados con vialidad e infraestructuras portuaria y aeroportuaria.

Por excepción, el Comité Interinstitucional podrá, para la aplicación de esta Ley, priorizar y aprobar asociaciones público-privadas en materia de servicios públicos en el marco de las disposiciones constitucionales.

Los fundamentos para realizar tal delegación están dados por la siguiente base normativa:

El artículo 316 de la Constitución de la República del Ecuador señala que el Estado podrá, de forma excepcional, en los casos que establezca la ley, delegar a la iniciativa privada y a la economía popular y solidaria, el ejercicio de las actividades relacionadas con servicios públicos y sectores estratégicos;

El artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones determina para todos los casos en que no existe una regulación específica, de modo ejemplificativo, las formas en que de manera excepcional se puede delegar a la iniciativa privada la provisión de bienes o servicios a cargo del Estado; además, estipula que tal excepción podrá producirse en los casos en los que sea necesario y adecuado para satisfacer el interés público, colectivo o general, cuando el Estado o sus instituciones no tengan la capacidad técnica o económica; o cuando la demanda del servicio no pueda ser cubierta por empresas públicas o mixtas. En el tercer inciso del mencionado artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, señala de manera ejemplificativa las modalidades de delegación que se podrán utilizar; observando en todos los casos para la selección del delegatario procedimientos de concurso público transparente y equitativo que determine el reglamento.

Funding partners:



Implementing agencies:



Los artículos 274 y siguientes del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), permite que los Gobiernos Autónomos Descentralizados pueden prestar los servicios y ejecutar las obras que son de su competencia mediante gestión directa o gestión delegada;

Bajo la modalidad de asociación público-privada no se podrá delegar a la gestión privada las facultades de rectoría, regulación y control a cargo del Estado ni la gestión de servicios de interés general para los que se haya excluido constitucional o legalmente la participación privada.”

Previo al proceso de contratación se deberá obtener del Comité Interinstitucional de Asociaciones Público Privadas, la aprobación del proyecto y sus correspondientes beneficios tributarios. Con los informes previos del Servicio de Rentas Interno y el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

Funding partners:



Implementing agencies:



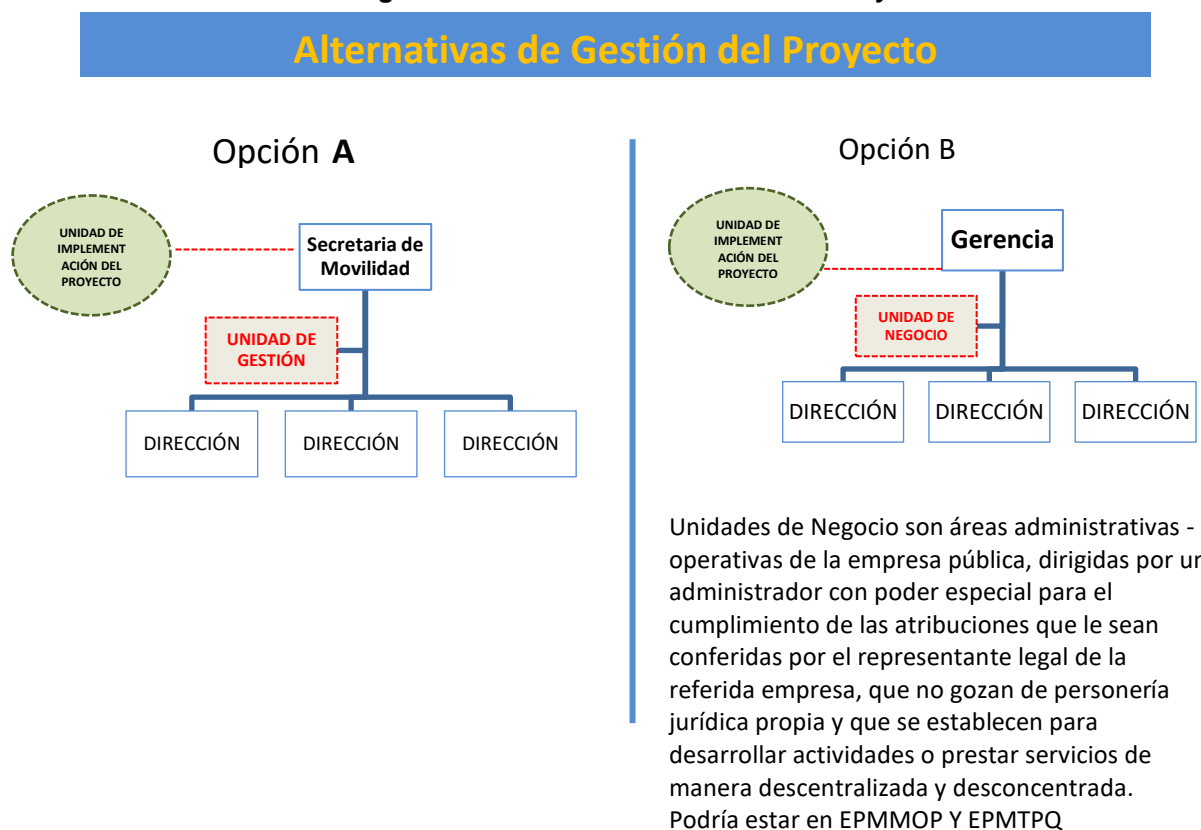
4. Recomendaciones para la implementación y estructura operativa

4.1 Recomendaciones de alto nivel para cambios en la estructura de implementación

Esquema de marco institucional ideal para la implementación del modelo sugerido

Es importante constituir una unidad de gestión del proyecto que bien puede estar ubicada en la Secretaría de Movilidad del MDMQ, o como una unidad de negocio junto a la Gerencia bien sea de la EPMTQP o de la EPMMOP.

Figura 4– Alternativas de Gestión del Proyecto



Fuente: Elaboración propia

Esta unidad tendrá entre otras responsabilidades las siguientes:

1. Preparar los informes necesarios para las aprobaciones que se requieren por parte de las distintas instancias en el MDMQ.

Funding partners:



Implementing agencies:



2. Gestionar el trámite para el endeudamiento público de ser el caso.
3. Obtener los permisos y autorizaciones ante las diferentes autoridades para la (a) licitación (es) para la construcción de la extensión, adecuaciones y adquisición de los buses eléctricos.
4. Dar seguimiento a la adjudicación y contratación de la mejor oferta.
5. Administrar el o los contratos de la licitación (es)
6. Coordinar con la Unidad de implementación del Proyecto (CFF, GIZ, C40) los avances.
7. Rendir cuentas a las autoridades sobre el estado del proyecto.
8. Proporcionar información sobre el estado de avance de los procesos relacionados
9. Y otras funciones relacionadas con la ejecución del proyecto.

La creación requiere si es en la Secretaría de Movilidad de una resolución de la Alcaldía Metropolitana.

Si la creación es en una de las empresas se requiere de una resolución administrativa del Directorio de la empresa a la cual se le va adscribir.

Quienes deben conformar esta unidad

Esta unidad debe estar conformada con técnicos de excelente nivel con liderazgo y capacidad de convocatoria para relacionarse con todas las partes interesadas del proyecto y tener la facilidad de lograr resultados.

El líder de la unidad debe estar empoderado para poder movilizarse y relacionarse con todas las autoridades e instancias necesarias para el establecimiento de acuerdo y el logro de objetivos.

Debe conocer con suficiente profundidad el proyecto a fin de tener claridad en lo que se quiere lograr con el mismo.

Una ruta de Trabajo

Otra recomendación es establecer una ruta de trabajo con los hitos que se deben lograr en cada paso que se da, con tiempos establecidos, de manera que al rendir cuentas esta unidad se pueda visibilizar los logros alcanzados en el transcurso del tiempo, pero también aquellas dificultades o puntos críticos que se requiere de un mayor esfuerzo.

Posteriormente esta unidad puede transformarse en una unidad administrativa como parte de la Autoridad Única de Transporte (AUT) que administra el contrato

Funding partners:



Implementing agencies:



de adjudicación de la licitación, realiza el monitoreo, da seguimiento e informa sobre el avance y cumplimiento de los contratos.

También existe otra alternativa y es que esta unidad de gestión del Proyecto se transforme mediante una ordenanza de creación en una Agencia de Control de Contratos de Concesión, quien realiza todas las responsabilidades y funciones antes descritas y su misión será administrar y controlar la ejecución de los contratos de concesión del servicio de transporte público de pasajeros. Con esto se quiere que la municipalidad tenga una instancia fuerte de monitoreo y control del cumplimiento de estos contratos, pero también se quiere que el servicio de transporte sea de calidad.

4.2 Recomendaciones de alto nivel para la estructura operativa:

Un esquema del marco institucional ideal para la gobernanza de operaciones y una visión de largo plazo que incluye operaciones intermodales y roles estratégicos y conexiones con áreas de gobernanza relacionadas, tales como movilidad e infraestructura bajo un marco de transparencia, calidad y confianza.

Un objetivo deseable a largo plazo (5-10 años) debe ser que el Distrito Metropolitano de Quito cuente con un transporte público sostenible, competitivo, inclusivo, que opere de manera efectiva, eficiente y con calidad en el Distrito.

A partir de las necesidades de transporte público que requiere la ciudad y del servicio actual de transporte con que cuenta la ciudad y su proyección, se deberá proceder a un nuevo dimensionamiento del servicio, las rutas (su extensión) y su integración intermodal con el metro. Futuras ampliaciones y búsqueda de mecanismos de financiamiento de la nueva etapa que requiere el sistema de transporte público en el DMQ, que incluya el uso de energía limpia para su operación y el aprovechamiento de la tecnología serán muy importantes en los próximos años.

Bajo esta consideración deben ser revisado el modelo de gestión, el conjunto de políticas, el marco jurídico regulatorio (ordenanzas, resoluciones y normas técnicas, que establecen todos los subsistemas que comprende el Sistema Integral de Transporte Metropolitano (SITM).

En este sentido se ha de acompañar una nueva generación institucional que responda a roles estratégicos del nuevo sistema de gestión del transporte, así por ejemplo el monitoreo y control de las concesiones, la evaluación del grado de

Funding partners:



Implementing agencies:



satisfacción del usuario, la transparencia de la información, la eficiencia del sistema, la participación ciudadana.

Al menos deberá determinar:

- a) Declarar como política del Distrito la lucha contra la contaminación por el sistema de transporte y la defensa de la salud de los ciudadanos, La sostenibilidad financiera del sistema, la transparencia, eficiencia y confiabilidad en el servicio, mayor inclusión de género, así como del servicio de transporte en las áreas más populares de la ciudad, entre otras.
- b) Establecer un sistema de transporte público multimodal que brinden un servicio de calidad en la ciudad.
- c) Desarrollo de una nueva generación institucional que responda a los desafíos de hacer un transporte sostenible, que trabaja colaborativa y coordinadamente para lograr metas compartidas
- d) Plantear una gestión interinstitucional coordinada
- e) Establecer un entorno regulatorio favorable a la competencia que fortalezca una operación pública/privada
- f) Reconocer las modalidades de prestación del servicio (delegación, concesión, alianzas estratégicas, etc.)
- g) Determinar un solo responsable encargado de todos los modos de transporte en la ciudad.
- h) Definición de una sola red del servicio.
- i) Reconocimiento de una fórmula de tarifa con revisión periódica y una política de subsidios permanente.
- j) Establecimiento del sistema de pago electrónico del pasaje.
- k) Declarar las prioridades de inversión en infraestructura vial, paradas y acondicionamientos necesarios para mantener una calidad en el servicio al usuario.
- l) Determinar un conjunto de incentivos y desincentivos que permita a los actores y usuarios mejorar el servicio de transporte.
- m) Garantizar que las políticas públicas estén diseñadas para abordar los intereses y las necesidades de los ciudadanos en torno a los principios básicos de la gobernanza pública: transparencia, participación, rendición de cuentas (accountability) e integridad.
- n) Fortalecer la práctica de licitación de rutas.
- o) Atender con el servicio a los sectores más pobres.
- p) Mantener un registro de los operadores de transporte en el DMQ
- q) Retirar los vehículos con más de 15 años y comprarlos como chatarra, prohibir la importación de buses usados.
- r) Crear instancias y políticas de la prevención de conflictos de intereses.
- s) Plantear la simplificación de los procesos de gestión para lograr una mayor eficiencia.

Funding partners:



Implementing agencies:



- t) Establecer mecanismos de participación ciudadana. Establecer mecanismos de participación ciudadana, que puedan conocer, opinar sobre la calidad del servicio y las sugerencias para mejorarlo.
- u) Sistema de Difusión al usuario: establecer la obligación de mantener un programa de difusión de los servicios de transporte que se ofrece al usuario en forma permanente. Debe haber campañas y un sistema de información, así como una instancia para atender quejas y reclamos de los usuarios del servicio.
- v) Mejorar la profesionalización de las personas que prestan el servicio de transporte público
- w) Contar con contratos de concesión de la operación que garanticen una prestación oportuna, eficaz y de calidad en las diferentes modalidades de prestación.
- x) simplificar los procesos administrativos en la prestación de servicios, fortalecer la capacidad administrativa
- y) Fomentar una alta capacidad de innovación y aprovechamiento de la tecnología para una mejor prestación del servicio.
- z) Incentivar las buenas prácticas en la gestión del transporte
- aa) Incluir un glosario de definiciones ayudaría mucho a facilitar la comprensión y disminuir las reinterpretaciones y la ambigüedad.
- bb) Establecer normas técnicas que establezca los indicadores de eficacia y eficiencia de la administración y de los operadores. Las bases de datos de la información del sistema que facilite la toma de decisiones.

Roles estratégicos y Conexiones con áreas de gobernanza relacionadas tales como movilidad e infraestructura

1. Creación de una **Coordinación General/ Autoridad Única Metropolitana** que dirige el Sistema Integral de Transporte intermodal de DMQ y que trabaja de manera coordinada con todas las instituciones metropolitanas relacionadas con el Plan de sostenibilidad del transporte del MDMQ.
2. Conformación de la **Red interinstitucional** del Transporte del MDMQ que funciona con responsabilidades distribuidas y metas alineadas al Plan de Transformación del **SITM**, con indicadores de resultado y sistema de monitoreo para vigilar su cumplimiento y rendir cuentas de sus actuaciones
 - En esta red se deberán incorporar representantes legítimos de los actores claves a las instancias de consulta sobre la movilidad en el DMQ como: universidades, gremios profesionales, cámaras de la producción, comercio, gremios de proveedores de transporte público, usuarios de las distintas modalidades, entre otros.
3. Fortalecer los roles de Planificación y regulación y control en el sistema de Transporte.

Funding partners:



Implementing agencies:



4. Mantener un rol de **participación y coordinación directa** con las instancias institucionales de formulación del desarrollo y ordenamiento territorial del DMQ con el fin de lograr un desarrollo urbano coherente, inclusivo y que tome en cuenta el valor de la infraestructura de la movilidad en las zonas urbanas.
5. Mantener una relación de directa **colaboración** con la Secretaria de Medio Ambiente para fomentar alternativas de movilidad e incentivos de mejoramiento del transporte en la ciudad.
6. Tener al menos un foro con la **participación de la ciudadanía** (universidades, cámaras, asociaciones, colectivos, etc.) para escuchar sus necesidades, sus sugerencias y su opinión respecto de los planteamientos institucionales que se hagan sobre la prestación del servicio y su mejoramiento. En definitiva, un espacio de diálogo para el mejoramiento del sistema de transporte en el Distrito.
7. Mantener un **rol de información y educación ciudadana** a través de las redes sociales sobre el uso del servicio de transporte.
8. Activar los mecanismos de participación ciudadana contemplados en el Código Municipal, a fin de poder escuchar los planteamientos de la ciudadanía sobre el servicio.

Proyecto de plan para la gestión de riesgos en la operación del sistema

Tabla 2 – Plan para la Gestión de riesgos en la operación

Categoría del Riesgo	Etapas	Descripción	Mitigación
Riesgo de Implementación	Etapas de licitación	Riesgo de demora en la aprobación y adjudicación	Se preverá que el cronograma de trabajo operará a partir de la suscripción del contrato
	Etapas de Implementación	Riesgo de obtención del financiamiento	Será de responsabilidad del gestor privado el obtenerlo. Se preverá garantías para el debido cumplimiento del contrato
Riesgos de Fuerza Mayor	En todas las etapas	Riesgo de catástrofe naturales o pandemias	El gestor privado deberá contratar seguros que pueda cubrirlo. Se establecerá una cláusula de eventos extraordinarios
Riesgos Políticos	Todas las etapas del proyecto	Riesgo de cambio de legislación	Se establecerá una cláusula de aseguramiento de estabilidad jurídica del contrato. Es responsabilidad de la entidad delegante.

Funding partners:



Implementing agencies:



Riesgos Ingresos	de	Etapa de explotación	Riesgo de disminución de la demanda	La asume la municipalidad y se establecen cláusulas específicas sobre el tema en el contrato
		Etapa de explotación	Riesgo tarifario	Será de responsabilidad de la municipalidad la actualización tarifaria. Se prevé cláusula de aseguramiento de tarifa técnica.
Riesgos Tecnológicos		Etapa de explotación	Riesgo de obsolescencia tecnológica	La asume el gestor privado de acuerdo a las especificaciones técnicas comprometidas en su oferta y aceptadas en el contrato
Riesgos Construcción	de	Etapa de construcción	Riesgo de obtención de permisos ambientales	Es responsabilidad del gestor privado la elaboración de los estudios correspondientes y la obtención de los permisos. Sin embargo, de que habrá acompañamiento por parte de la autoridad municipal
		Etapa de construcción	Variación de precios de insumos no contemplados en la planificación	Es obligación del gestor privado prever la indexación
		Etapa de construcción	Riesgo de disponibilidad, calidad y niveles de servicio	Es obligación del gestor privado mantener los estándares de calidad establecidos contractualmente
Riesgos Operación y Mantenimiento	de	Etapa de explotación	Incumplimiento de especificaciones técnicas	El gestor privado está obligado a cumplirlas de acuerdo al contrato
		Etapa de explotación	Riesgo de evasión o fraude en la recaudación	La responsabilidad del recaudo le corresponde asumir a la municipalidad
		Etapa de explotación	Riesgo del nivel del servicio	Se establecerá una cláusula que garantice la calidad del servicio por parte del gestor privado
		Etapa de explotación	Riesgos laborales	La responsabilidad será total del gestor privado

Funding partners:



Implementing agencies:



Proyecto de plan para la gestión y mejor uso de datos recopilados en la operación del sistema

La demanda de transporte / los desplazamientos, La oferta de transporte – las redes y las prestaciones, El tráfico / valores cuantitativos y cualitativos, la planificación del territorio, los impactos ambientales, financieros, socio - económicos, etc. Es información que debe ser procesada para la mejor toma de decisiones en la gestión del transporte público. Es mucha la información que debe ser procesada con el fin de mejorar la eficiencia, eficacia y calidad del servicio.

Con el aumento exponencial de la cantidad de datos disponibles a través de dispositivos conectados e internet de las cosas y la mejora continua de las capacidades de almacenamiento, procesamiento y análisis, la tecnología Big Data tiene el potencial de extraer información útil para **mejorar el funcionamiento de los servicios movilidad y los sistemas de transporte** de todo el planeta.

Una herramienta estratégica necesaria para el manejo de la información en la toma de decisiones en la gestión del transporte

Objetivo: Contar con un Sistema Inteligente de Movilidad en el DMQ que facilite la toma de decisiones en la gestión del transporte en forma eficiente que mejore la calidad del servicio.

La gobernanza inteligente del servicio de transporte en la ciudad requiere de información oportuna, actual y relacionada, por eso es necesario contar con la herramienta **Big Data** en el análisis de datos para mejorar la eficiencia del sistema de transporte, que le permita **mejorar las eficiencias operativas, reducir costos, minimizar riesgos** y, en última instancia, reforzar la satisfacción del cliente y su habitabilidad.

Beneficios de la utilización de esta herramienta:

1. Ayuda a **predecir los patrones de movilidad individual**, el sistema se utiliza para ofrecer información personalizada del viajero, gestionar la demanda de forma específica y operar la red de transporte dinámicamente.
2. **Realiza predicción de la demanda total en tiempo real**. El método desarrollado es especialmente útil durante eventos puntuales y masivos. Mediante el análisis de datos obtenidos de las estaciones en tiempo real, los picos de demanda pueden gestionarse de forma eficiente. Así, la calidad del servicio no se ve perjudicada.

Funding partners:



Implementing agencies:



3. **Logra una integración del sistema bajo demanda en la red de transporte, porque ayuda en la gestión predictiva de la demanda para optimizar las operaciones.**
4. **En el mantenimiento predictivo, la eficiencia en el consumo y la optimización de rutas, que genera una mayor eficiencia.**
5. **Optimización de rutas, predicción de tráfico,**

Acciones:

1. La Secretaria de Movilidad establece un acuerdo de colaboración estratégica con uno de los operadores de telefonía celular que se encuentra en el DMQ para el desarrollo del BIG DATA, de manera que le permita analizar el flujo de los desplazamientos de los usuarios en el sistema de transporte público en el DMQ. De esta manera la Secretaria de Movilidad podrá identificar patrones de movilidad en el Distrito, que servirá de base para la formulación de nuevas políticas y proyectos de movilidad.

La conectividad y el intercambio de información será vital en los próximos años para lograr una movilidad inteligente. La municipalidad debe ir hacia una gestión inteligente de sus servicios.

2. Con base a estos acuerdos formula un proyecto para el establecimiento del sistema de gestión inteligente, una plataforma para el desarrollo de la gestión del transporte.

4.2.1 Planifique la creación de capacidad técnica y operativa en las entidades ejecutoras y operativas:

Tabla 3 - Identificación de la capacidad actual y brechas en la capacidad de cada institución

No	Competencia	Secretaria de Movilidad	EPMTPQ	Brechas
1	Planificación y generación de estudios y formulación de proyectos			Un eje principal de la autoridad de transporte en el DMQ y de la operadora pública es la Planificación y el planeamiento.
2	Gerencia/Dirección			Capacidad de gerenciamiento y la utilización de herramientas administrativas /financieras para la toma de decisiones
3	Coordinación			Facilidad para coordinar y cooperar con otras instancias institucionales internas y externas
	Regular			Manejar la formulación y comprensión de las normas jurídicas y técnicas para la regulación del sistema de transporte y la gestión pública
4	Uso de herramientas tecnológicas			Conocimiento y aprovechamiento de las últimas tecnologías

Funding partners:



Implementing agencies:



No	Competencia	Secretaria de Movilidad	EPMTPQ	Brechas
5	Administración			Conocimiento de herramientas para una eficiente administración pública y empresarial
6	Financiero: Manejo de los sistemas tarifarios			Manejo de sistemas tarifarios, mecanismos de financiamiento, manejo de costos, formulación de tarifas, evaluación financiera
7	Logística y facilitación			Una de las partes esenciales de la funcionalidad del sistema es conocer el manejo de la logística y la facilitación necesaria para su funcionamiento.
8	Control			La calidad del servicio, el cumplimiento de los contratos
9	Fiscalización			El cumplimiento de obras, construcciones y facilidades logísticas para la operación del transporte
10	Negociación y manejo de conflictos			La gestión del servicio de transporte público genera conflictos, conocer y manejar las técnicas de negociación y construcción de consensos es necesario
11	Gestión ambiental			La sostenibilidad del transporte pasa por la responsabilidad ambiental, conocer lo que es un EIA, los PMA y su seguimiento para el cumplimiento es importante
13	Comunicación, Información y atención al usuario			Comunicar y atender al usuario es importante para la calidad y satisfacción del servicio. Y por otra parte contar con información de la gestión del transporte es necesario para un servicio eficiente y eficaz
14	Prevención de Riesgos Laborales			El cuidado a las personas que están en situación de riesgo por el cumplimiento de su trabajo es una tarea que no se debe descuidar

Estado de las capacidades en la organización




Alta	
Media	
Baja	

Tabla 4 - Plan de acción para la creación de capacidad técnica y operativa en entidades responsables

No	Competencia	Temas	Perfil
1	Planificar	La planificación en la gestión del transporte público de pasajeros, herramientas, manejo de estudios, formulación de proyectos.	Estar en capacidad de elaborar un Plan, crear indicadores, realizar estudios, formular proyectos, evaluar planes, programas y proyectos

Funding partners:



Implementing agencies:



2	Regular	Normar jurídica y técnicamente	Tener la capacidad de formular proyectos de ordenanzas, comprender las normas jurídicas sobre transporte, elaborar normas técnicas, análisis jurídico y técnico
3	Gestionar	Administrativo	Comprender y manejar el ABC de la gestión administrativa a nivel gerencial y directivo. Manejar la contratación pública
		Financiero	Comprender y manejar al ABC de la gestión financiera, manejo de tarifas, manejo de tasas y tributos para la sostenibilidad del sistema. Evaluación financiera. Manejo de costos de operación
4	Controlar	La calidad del servicio, el cumplimiento de los contratos	Tener la capacidad de auditar el cumplimiento de los indicadores de calidad del servicio en la operación
5	Fiscalizar	El cumplimiento de obras, construcciones y facilidades logísticas para la operación del transporte	Estar en capacidad de revisar en forma detallada el cumplimiento técnico de contratos de obra y de construcción de infraestructura y manejar cumplimientos de contratos
6	Manejo de Conflictos	Que es un conflicto, mapa de actores, técnicas de negociación y comunicación, construcción de consensos	Estar en capacidad de manejar conflictos por la gestión del transporte, a fin de evitar la judicialización y encontrar soluciones consensadas
7	Informar/educar	Manejo de la Información del SIT del DMQ para poder comunicar, dar facilidades de conocimiento del sistema, educar al usuario	Estar en capacidad de manejar la información del sistema de transporte, manejar medios y redes sociales, así como preparar programas de educación a los usuarios
8	Responsabilidad Ambiental	Comprender la dimensión ambiental y considerar la mitigación de los mismos en el transporte	Estar en capacidad de comprender y manejar un EsIA, PMA, las acciones de mitigación atmosférica y de ruido en el sistema

Funding partners:



Implementing agencies:



9	Responsabilidad Social	Monitorear el grado de satisfacción del Usuario e involucrar a la comunidad en la gestión	Estar en capacidad de realizar el monitoreo a los indicadores de calidad del servicio. Y por otra parte mantener mecanismos y relaciones con la comunidad, para que sea un servicio inclusivo y participativo
10	Conducción de los buses	Conocer las técnicas de manejo, sus responsabilidades y riesgos	Estar en capacidad de actuar como un profesional de conducir los buses de pasajeros

Para su ejecución se recomienda lograr una alianza estratégica con una de las universidades que este el DMQ, a fin de que sea la instancia facilitadora de los servicios de capacitación y formación. El éxito de una administración depende principalmente de las personas que la administran, de su vocación por el servicio y de su mejora continua.

4.2.2 Sugerencia para garantizar la continuidad en la nueva administración

Identificación de prioridades y requisitos de la nueva administración

Todo proceso de cambio y transformación pasa por la pregunta clave ¿Qué es lo que se quiere y que es lo que la ciudadanía necesita del servicio de transporte público? Un claro planteamiento y esfuerzo es la formulación de la Visión de Movilidad-Quito 2015-2030 que debe llevarse a la práctica y actualizarlo al contexto de hoy. Por tanto, se sugiere:

- a. Realizar una **evaluación estratégica** del estado de situación actual del Sistema Integral de Transporte Público Metropolitano, en todos sus componentes (Técnico, operativo, administrativo, financiero y legal) busca de una manera ágil valorar lo que se tiene y observar lo que se quiere cambiar.
- b. Elaborar un **plan estratégico de obtención de resultados** en el corto (3 años) y mediano plazo (5años) y largo plazo (10años) a fin de establecer prioridades entre ellas lograr actualizar el modelo de gestión de transporte en el Distrito y concurrentemente lograr unos resultados de impacto alcanzables, como por ejemplo lograr el reemplazo progresivo y permanente de las unidades por buses eléctricos en los diferentes corredores del DMQ.
- c. Plantear una **estrategia de implementación** con una ruta de trabajo y metas claramente definidas. Por ejemplo, declarar un programa prioritario y de urgente implementación en el DMQ a fin de que todas las instancias del

Funding partners:



Implementing agencies:



Municipio dependientes y autónomas, presten toda la ayuda y colaboración para su ejecución.

- d. Establecer un **equipo de trabajo y empoderarlo** a nivel de la Alcaldía, conformado por un equito técnico a tiempo completo y otro externo de expertos de alto nivel que apoyen la implementación.
- e. Mantener en forma permanente el **monitoreo del avance** y el logro de resultados, con el fin de apoyar la ejecución cuando se encuentren con barreras en la implementación.
- f. Volver a actualizar el plan estratégico conforme se avanza, a fin de establecer un sistema de mejoramiento continuo.
- g. Priorizar los procesos necesarios que permitan mejorar sustancialmente la calidad, la cobertura, conectividad e integración de los servicios del Sistema Metropolitano de Transporte, asignando los recursos financieros en correspondencia con las demandas de viajes atendidas.
- h. Promover el uso de tecnologías limpias en el transporte público a través de incentivos que permitan óptimos niveles de desempeño automotriz para mejorar la calidad del medio ambiente.
- i. Los espacios para el diálogo y la concertación son importantes para encontrar consensos y un manejo más concertado de la gestión entre las partes interesadas. Contribuye a la generación de un buen gobierno.
- j. La sostenibilidad financiera del sistema es determinante, identificar otras fuentes de financiamiento tales como de impuestos, tasas y contribuciones especiales, como matrícula, compra de vehículos, tasa de rodaje, impuesto a la plusvalía inmobiliaria asociada a la movilidad, publicidad en el sistema de transporte, etc. Otros recursos de financiamiento son las tasas y tarifas establecidas como compensación a los servicios prestados, tales como: peajes, pagos por usufructo y uso de la infraestructura, estacionamientos, terminales, así como de las recaudaciones de los servicios administrativos de registros, permisos, licencias y control, así como de multas y sanciones.
- k. Crear el Fondo Metropolitano de Movilidad del DMQ para proveer la sustentabilidad financiera para el SMM, que asegure la ejecución de los programas y proyectos del PM (tomado del Plan de Movilidad 2009-2025)
- l. Apoyar la participación del sector privado en el sistema de TP.
- m. Lograr la integración física y tarifaria, así como el sistema automático de pasajes.
- n. Promover el intercambio de experiencias y de buenas prácticas resulta relevante a la hora de repensar en el mejoramiento de la gestión, porque contribuyen a analizar nuevas alternativas y formas de mejorar la gestión del servicio.
- o. Reestructuración del marco legal para la gestión integral del SMM (planificación, gestión, provisión de infraestructura, control y regulación).
- p. Generar un conjunto de alianzas estratégicas tanto con actores públicos como con privados en los temas estratégicos, por ejemplo, con las universidades, con las cámaras de la producción, con la banca, con las grandes empresas de la ciudad.

Funding partners:



Implementing agencies:



Preparación de un resumen de alto nivel de los avances del proyecto para presentar a la nueva administración

Quito, es parte del Acuerdo de París y está comprometida con el mundo en generar menos contaminación de gases de efecto invernadero por la gestión del servicio de transporte público de pasajeros.

La salud y bienestar de los ciudadanos del DMQ se ve comprometida por falta de un sistema de transporte más limpio, menos contaminante, más eficiente, más inclusivo y de mejor calidad.

Lograr una ciudad más competitiva y sustentable, con un sistema integral de transporte público de pasajeros con cero de combustibles fósiles es un verdadero desafío y una meta de urgente necesidad el alcanzarlo.

Sin lugar a dudas, el transporte público de personas es uno de los componentes fundamentales de la movilidad en el DMQ, este servicio estratégico y prioritario para la ciudad es una de las grandes deudas hacia la ciudadanía del Distrito. Su atención por parte de las nuevas autoridades del MDMQ para que sea eficiente, preferente, inclusivo, sostenible y de calidad, que promueva una mejor calidad de vida, constituye sin lugar a dudas una de las prioridades en la agenda del gobierno DMQ, pero también unos de los desafíos en el éxito de la gestión de la autoridad de turno. Urge mejorar la calidad, accesibilidad y continuidad del sistema TP, su modelo de gestión está agotado y necesita entrar a una nueva generación de servicio público inteligente, que aprovecha las disponibilidades de las actuales herramientas tecnológicas y que avanza con alianzas estratégicas de los actores de la ciudad y establece mecanismos suficientes para la sostenibilidad financiera, que planifica la ciudad del futuro que invierte sobre la vida de los ciudadanos.

Mantener la participación del sector privado, de la comunidad son acciones que deben considerarse en la gestión del transporte público a fin de lograr su sostenibilidad. Sin olvidar la profesionalización del talento humano que lo administra, el cumplimiento de las responsabilidades ambiental y social, la rendición de cuentas y la transparencia en la gestión deben constituirse en un hito, en una marca de la nueva gestión municipal.

Además, se debe considerar que existen otras ciudades que nos anteceden en el desarrollo de este servicio, aprovechar las buenas prácticas es ganar en el tiempo a través de sus lecciones aprendidas, su hermanamiento es una condición

Funding partners:



Implementing agencies:



necesaria. También apelar al apoyo de la comunidad internacional, de la banca multilateral y de los fondos verdes de la lucha contra el cambio climático, de la asistencia técnica es importante. La ciudad y sus administradores no están solos, la comunidad internacional puede apoyar y lo está haciendo.

El presente proyecto ha avanzado en los estudios técnicos, financieros y jurídicos para su viabilidad, el declarar un proyecto de prioritario cumplimiento es iniciar con una gestión de cambio que necesita darse en el sistema de transporte público de pasajeros del DMQ.

Funding partners:



Implementing agencies:



ANEXO 1

Marco Normativo

Tipo de Norma	Norma Jurídica	Publicación Registro Oficial
Carta Magna	Constitución de la República del Ecuador	Registro Oficial No 449 de 20 de octubre de 2008 y última modificación 1 de agosto de 2018
Código Orgánico	Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas	Registro Oficial Suplemento 306 de 22 de octubre de 2010 y última modificación: Suplemento del Registro Oficial 309 de 21 de agosto de 2018
Código Orgánico	Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización	Registro Oficial Suplemento 303 de 19 de octubre del 2010 y última modificación de 21 de agosto de 2018
Código Orgánico	Código Orgánico Administrativo	Registro Oficial No 2 Suplemento 31 de 7 de julio de 2017 y última modificación 31 de diciembre de 2019
Código Orgánico	Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones COPCI	Registro Oficial 351 Suplemento de 29 de diciembre de 2010 , y sus reformas al 31 de diciembre de 2019
Código Orgánico	Código Orgánico del Ambiente	Registro Oficial 983 Suplemento de 12 de abril del 2017 y última modificación el 21 de agosto de 2018

Funding partners:



Implementing agencies:



Código	Código de Comercio	Registro Oficial Suplemento 497 de 29 de mayo de 2019
Código	Código Orgánico General de Procesos	Registro Oficial Suplemento 506 de 22 de mayo de 2015, última modificación de 21 de mayo de 2018
Ley Orgánica	Ley Orgánica de Empresas Públicas	Registro Oficial Suplemento 48 de 16 de octubre de 2009 y última modificación de 21 de agosto de 2018
Ley Orgánica	Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública	Registro Oficial 395 de 4 de agosto de 2018 y última modificación: 21 de agosto de 2018
Ley Orgánica	Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Registro Oficial Suplemento 398 de 7 de agosto del 2008, última modificación 31 de diciembre de 2014
Ley Orgánica	Ley Orgánica de Eficiencia Energética	Registro Oficial 449 de 19 de marzo de 2019
Ley Orgánica	Ley Orgánica del Servicio Público de Energía Eléctrica	Registro Oficial 418 tercer suplemento de 16 de enero de 2015
Ley Orgánica	Ley Orgánica de Régimen Municipal, codificación	Registro Oficial
Ley Orgánica	Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito, Ley 46	Registro Oficial 345 de 27 de diciembre de 1993 y última modificación a agosto de 1998
Ley	Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito	Registro Oficial 902 de 7 de mayo de 2019

Funding partners:



Implementing agencies:



Ley Orgánica	Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado	Registro Oficial 595 Suplemento de 12 de julio del 2002
Ley Orgánica	Ley Orgánica de Incentivos para la Asociación Público-Privadas y la Inversión Extranjera / Ley 0	Registro Oficial 652 de 18 de diciembre de 2015
Ley Orgánica	Ley Orgánica de Simplificación y Progresividad Tributaria	Registro Oficial 111 de 31 de diciembre de 2019
Ley Orgánica	Ley Orgánica para el Fomento Productivo, Atracción de Inversiones, Generación de Empleo, y Estabilidad y Equilibrio Fiscal	Registro Oficial Suplemento 309 de 31 de diciembre de 2019
Ley Orgánica	Ley Orgánica para la Eficiencia en la Contratación Pública, Ley 0	Registro Oficial Suplemento 966 de 20 de marzo de 2017
Ley Orgánica	Ley Orgánica de Transparencia y Acceso a la Información Pública	Registro Oficial Suplemento 337 de 18 de mayo de 2004
LRTI	Codificación de la Ley de Régimen Tributario Interno	Registro Oficial 463 Suplemento de 17 de noviembre 2014, codificación 26, última modificación a 21 de agosto de 2018
Ley	Ley de Alianzas público-privadas (Ley APP),	Registro Oficial 652 de 18 de diciembre de 2015
Ley	Ley de Mercado de Valores	Registro Oficial 215 de 22 de febrero de 2006 y última modificación a 18 de abril del 2017
	Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito	Registro Oficial 902 de 7 de mayo de 2019
Ley Ordinaria	Código Civil	Registro Oficial 46 Suplemento de 24 de junio de 2005 y su última modificación Registro Oficial 983

Funding partners:



Implementing agencies:



		Suplemento de 12 de abril de 2017
Ley Ordinaria	Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito	Registro Oficial 226 Suplemento de 31 de diciembre 1997 y última modificación de 28 de diciembre de 2017
Decreto Ejecutivo	Estatuto de Régimen Jurídico Administrativo de la Función Ejecutiva ERJAFE	Registro Oficial 536 de 18 de marzo de 2002 y última modificación a junio de 2017
Reglamento de Ley	Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Registro Oficial No 731 de 25 de junio de 2012
Reglamentos de Ley	Reglamento para la aplicación de la Ley de Régimen Tributario Interno	Registro Oficial 448 de 28 de febrero de 2015
Reglamentos de Ley	Reglamento a la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado	Registro Oficial 388 de 14 de diciembre de 2018 y última modificación Registro Oficial 388 Suplemento de 14 de diciembre de 2018
Reglamentos de Ley	Reglamento General a la Ley Orgánica de Transparencia y Acceso a la Información Pública	Registro Oficial 507 de 19 de enero de 2005
Reglamento de Ley	Reglamento para la aplicación de la Ley de Régimen Tributario Interno	Registro Oficial 448 de 28 de febrero de 2015, última modificación a
Reglamentos de Ley	Reglamento General a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública	Registro Oficial 209 Suplemento de 12 de mayo de 2009
Reglamento	Reglamento General Sustitutivo de Bienes del Sector Público	Registro Oficial 378 de 17 de octubre de 2006 y última reforma de 29 de abril de 2008
Reglamento	Reglamento de Delegación de Servicios Públicos de Transporte	Registro Oficial 494 de 19 de julio de 2011

Funding partners:



Implementing agencies:



Reglamento	Reglamento del Régimen de Colaboración Pública Privada	Registro Oficial 453 de 6 de marzo de 2015
Reglamento	Reglamento Ley de Incentivos para Asociaciones Público Privadas	Registro Oficial 786 de 29 de junio de 2016
Reglamento	Texto Unificado de Legislación Secundaria, Medio Ambiente, Libro VI, Decreto Ejecutivo 3516	Registro Oficial Edición Especial 2 de 31-mar.-2003 Última modificación: 29-mar.-2017
Reglamento	REFORMA TEXTO UNIFICADO LEGISLACION SECUNDARIA, MEDIO AMBIENTE, LIBRO VI, Decreto Ejecutivo 3516, Registro Oficial Suplemento 2, 31/03/2003	Registro Oficial Edición Especial 316 de 04-may.-2015
Reglamento	Reglamento General Sustitutivo para la administración, utilización, manejo y control de los bienes e inventarios del Sector Público	Registro Oficial Suplemento 388 de 14 de diciembre 2018 Último modificación: Acuerdo 067-CG-2018 (Suplemento del Registro Oficial 388, 14 de diciembre de 2018)
Resoluciones	Codificación y actualización Resoluciones emitidas por el SERCOP	Registro Oficial 245 de 25 de enero de 2018 y sus actualizaciones al 4 de junio del 2020
Ordenanza Metropolitana	Ordenanza Metropolitana No 0301	Registro Oficial 039 de 2 de octubre de 2009
Ordenanza Metropolitana	Ordenanza Metropolitana No 0314	Registro Oficial 246 de 29 de julio de 2010
Ordenanza Metropolitana	Ordenanza Metropolitana No 0194	14 de marzo de 2012

Funding partners:



Implementing agencies:



Ordenanza Metropolitana	Ordenanza Metropolitana No 406, Régimen común para la organización y funcionamientos de las Empresas Públicas Metropolitanas	13 de junio de 2013
Ordenanza Metropolitana	Ordenanza Metropolitana No 092 Vida útil de los buses	23 de diciembre de 2015
Ordenanza Metropolitana	Ordenanza Metropolitana No 0237	12 de abril de 2012
Proyecto de Ordenanza Metropolitana	Proyecto de Ordenanza Metropolitana No 0 para la Descarbonización	En discusión
Proyecto de Ordenanza Metropolitana	Proyecto de Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integral de Transporte en el DMQ	En discusión
Resolución	Resolución A011 SM-012 (Delegación Metro Bus-Q)	12 de mayo de 2012
Resolución	Resolución A-009 Guía que regula el Procedimiento, suscripción, registro, seguimiento y custodia de Convenios del MDMQ	23 de agosto de 2013
Normativa Interna	Resolución de Directorio DIR.EPMPQ-2018-004 Reglamento Interno que regula los procesos Asociativos de la EPMPQ	19 de octubre de 2018
Normativa Interna	Resolución de Directorio DIR-EPMPQ 2018-005 Normas de Austeridad, Restricción del Gasto y Lineamientos de Ejecución Presupuestaria de la EPMPQ	19 de octubre de 2018

Funding partners:



Implementing agencies:



**C40 Cities Climate
Leadership Group**

3 Queen Victoria Street, City
London EC4N 4TQ
United Kingdom

**Deutsche Gesellschaft für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH**

Potsdamer Platz 10
10785 Berlin
Germany

E contact@c40cff.org

W c40cff.org

Funding Partners:



Implementing agencies:

