



SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Dirección Metropolitana de Políticas y Planeamiento de la Movilidad

Febrero 2022

OBJETO:

**CONSULTORIA DE APOYO TÉCNICO PARA LA CREACIÓN E IMPLEMENTACIÓN
DEL FONDO METROPOLITANO DE MOVILIDAD COMO PARTE DEL PROCESO
DE RESTRUCTURACIÓN DE RUTAS, COMPONENTE V FINANCIADAS POR EL
BANCO MUNDIAL**



CONTENIDO:

1. ANTECEDENTES
2. JUSTIFICACIÓN
3. OBJETO DE LA CONTRATACIÓN
 - 3.1. OBJETIVOS GENERAL
 - 3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS
4. ALCANCE
5. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES
6. ACTIVIDADES
7. PRODUCTOS ESPERADOS
8. PERSONAL TÉCNICO
9. PROPIEDAD INTELECTUAL
10. MARCO LEGAL
11. ADMINISTRADOR DEL CONTRATO

TÉRMINOS DE REFERENCIA

CONSULTORIA DE APOYO TÉCNICO PARA LA CREACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DEL FONDO METROPOLITANO DE MOVILIDAD COMO PARTE DEL PROCESO DE RESTRUCTURACIÓN DE RUTAS, COMPONENTE V FINANCIADAS POR EL BANCO MUNDIAL

1. ANTECEDENTES

La Constitución de la República del Ecuador señala en el artículo 394, al transporte y por ende a la movilidad como uno de los componentes del Régimen del Buen Vivir en los siguientes términos: “El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.”.

El artículo 3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial –LOTTTSV, determina que “el Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas”;

Los arts. 84, letra q) y 130 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, y 30.4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial («LOTTTSV»), determinan que la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte terrestre corresponden al gobierno autónomo metropolitano, dentro de su territorio;

El Art. 47 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial –LOTTTSV, determina que, El transporte terrestre de personas animales o bienes responderá a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad, y tarifas equitativas.

De igual forma la LOTTTSV establece en su artículo 48 que “en 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”;

Los literales a), b), c), d), del artículo 54 de la LOTTTSV, determinan que, (...) 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;

El Artículo 55 de la LOTTTSV, determina que El transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación.

El artículo 92, del Título III, Del control y fiscalización, del reglamento a la LOTTTSV, determina que “El control y fiscalización de las operadoras de transporte terrestre y de los servicios conexos

estarán a cargo de la Agencia Nacional de Tránsito, sus Unidades Administrativas y de los GADs, en el ámbito de sus competencias”;

De conformidad con el art. 71 de la Ley Orgánica de Discapacidades, las personas con discapacidad pagarán una tarifa preferencial del cincuenta por ciento de la tarifa regular en los servicios de transporte terrestre público y comercial, urbano, parroquial o interprovincial. De igual forma, el art. 48 de la LOTTTSV indica que 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; y el Reglamento a la LOTTTSV determinar el procedimiento para la aplicación de tarifas;

El art. IV.2.1 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito establece al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros como “el conjunto de componentes y/o elementos que, interrelacionados y en el marco del ordenamiento jurídico nacional, permiten al Distrito Metropolitano de Quito garantizar y proveer a sus vecinos, vecinas y visitantes, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros, en condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad y calidad, dentro de su territorio”.

El 1 de diciembre de 2020 se aprueba la Ordenanza Metropolitana No. 017 REFORMATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE ESTABLECE LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS: “Artículo 1.- Incorpórese a continuación del Capítulo IV del Título I Del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Libro IV.2 De la Movilidad del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito el siguiente capítulo: CAPÍTULO (...) DE LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS”.

En el PARÁGRAFO II, INGRESOS MONETARIOS Y SU DISTRIBUCIÓN, se establecen dos artículos: “Artículo (...) - Mecanismo de recaudación de los ingresos por tarifa. - El mecanismo único de recaudación de las tarifas, conforme las fases de integración previstas en este Código, será el Sistema Integrado de Recaudo (SIR). Los ingresos que se registraren a través del SIR serán transferidos al Fideicomiso Global creado para el efecto y conforme los términos y condiciones previstos en el Modelo de Gestión de la integración. Artículo (...) - Otros ingresos no operacionales. - Se refieren a los ingresos monetarios cuyo origen proceda de cualquier otra fuente que no sea la tarifa”.

El Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito en el contexto del Sistema Integrado de Transporte Público del DMQ (SITP-DMQ), consta como Anexo de la citada Ordenanza.

En este sentido, la Secretaría de Movilidad con el apoyo de las entidades adscritas a su rectoría, tiene la tarea y responsabilidad de realizar el proceso de implementación del Plan de Reestructuración de Rutas del DMQ cuyo eje estructurante es la Primera Línea de Metro de Quito; este proceso implica, por una parte la contratación de Consultorías especializadas de apoyo; y por otra, la ejecución del proceso de asignación de los operadores que deberán ejecutar los servicios de transporte público de la nueva red reestructurada, según las fases de implementación establecidas en la mencionada Ordenanza. Dentro de este proceso, está definido de manera concomitante la implementación del aspecto tecnológico de apoyo a la operación de los servicios de transporte público, correspondiente a los sistemas inteligentes de transporte. Todo este proceso está definido ejecutarse a través de dos etapas:

Etapas precontractual: elaboración de TdR y pliegos para el concurso público de los grupos o paquetes de rutas, socialización del proceso, revisión de ofertas, definición de los operadores ganadores, negociación previa a la firma de los contratos de operación respectivos (etapa cumplida parcialmente);

Etapas contractuales: Proceso de implementación de los nuevos servicios de transporte público (rutas reestructuradas) conforme a las disposiciones de los respectivos contratos de operación; y, el proceso de verificación de la implementación (pruebas de interoperabilidad, funcionamiento operativo y mantenimiento) de los Sistema Integrado de Transporte (SIR), Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE), Sistema de Información al Usuario (SIU), durante el período de concesión, por parte de los usuarios, así como el Sistema de Administración Global (Nivel 4 del SIR) por parte de la Municipalidad a través del Administrador del sistema de Transporte Público.

La Ordenanza Metropolitana 017-2020, de 1 de diciembre de 2020, en su transitoria **Décima** señala: *El Administrador del Sistema, en el término de 30 días, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, propondrá al Concejo Metropolitano los mecanismos tendientes a garantizar la sustentabilidad y continuidad de la integración de los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.*

De igual forma la transitoria **Tercera** establece: *La Secretaría de Movilidad, en el término de 30 días, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, emitirá el Modelo de Gestión para la integración operacional de los subsistemas, que incluirá la implementación del Plan de Reestructuración de Rutas y considerará las disposiciones previstas en el Código Municipal.*

En el modelo de gestión, **numeral 9.4**, se instituye el **Fondo Metropolitano de Movilidad** señalando que:

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

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

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

En el numeral **9.4.1 Consideraciones generales** se señala:

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

En el numeral **9.4.2 Posibles fuentes de financiamiento que deben tener el carácter de permanentes**, se consideran:

- *Multas generadas por el incumplimiento de las condiciones contractuales de los servicios del SITP-DMQ.*

- *Gestión para ampliar la oferta del sistema de estacionamientos y optimizar el recaudo (actualización del valor del Sistema Metropolitano de Estacionamientos que represente al menos un 50% del valor actual de ese servicio).*
- *Peajes metropolitanos.*
- *Infracciones de tránsito (equiparar los valores de multa por infracciones de estacionamiento en la vía pública e incumplimiento de las medidas de restricción de circulación vehicular que fueron disminuidas mediante Ordenanzas Metropolitanas No. 001 y No. 002 del 30 de mayo de 2014).*
- *Tasa por uso del vehículo privado por kilómetros recorridos anuales que excedan los rangos establecidos por tipo de cilindraje de vehículo, según la norma que para el efecto se promulgue.*
- *Recursos generados por otras infracciones relacionadas con el sistema de movilidad.*
- *Plusvalía asociada a las áreas de influencia de las estaciones de la PLMQ (“Zonas Metro”) por cambios de uso de suelo.*
- *Otros que se identifiquen con el objetivo del Fondo Metropolitano de Movilidad.*

2. JUSTIFICACIÓN

El numeral 2 del artículo IV.2.226.- Definiciones, del capítulo I del Título XI del Libro IV.2: *De la Movilidad del Código Municipal*, en el punto 2 señala: “*Administrador del Sistema: Órgano u organismo responsable de la administración el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, de conformidad con el orgánico-funcional del Distrito Metropolitano de Quito. Hasta que se determine e incorpore este órgano u organismo, la Secretaría responsable de la movilidad asumirá esta responsabilidad.*”

Los subsistemas de transporte público cubren gran parte de las áreas de demanda, pero su limitada integración produce considerables inconvenientes al momento de viajar y efectuar transferencias y transbordos. Los actores más vulnerables como peatones y ciclistas son poco atendidos y no cuentan con una red que promueva y facilite su articulación al sistema de movilidad integral. Esto se ve reflejado en una deficiente activación del espacio público para tender esas demandas.

Para hacer frente a esta problemática de movilidad, entre varias acciones, la Municipalidad se encuentra construyendo la Primera Línea de Metro, el mayor proyecto de obra pública de toda su historia, asignada para mejorar sustancialmente la calidad de la oferta de transporte público. Este proyecto se lo ha concebido como la columna vertebral de la red de transporte público de la ciudad de Quito, operando con los demás subsistemas de una manera integrada, condición sin la cual no debe operar el Metro.

Implementar el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-Q) es uno de los grandes objetivos estratégicos de movilidad de la Municipalidad, tarea llevada a cabo por la Secretaría de Movilidad y sus entidades adscritas: Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito y Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito. Para lograr de manera eficiente este objetivo.

Los recursos que ingresan al SITP deben ser distribuidos de manera equitativa, eficiente y oportuna a todos los subsistemas de transporte que forman parte de esta integración, la adecuada distribución garantizará la transparencia del sistema y su operación continua en beneficio de los usuarios, por lo tanto, lograr el equilibrio financiero sostenido y sustentado es el objetivo primordial del funcionamiento del SITP.

La mayoría de los sistemas de transporte metropolitanos del mundo son subvencionados por los gobiernos estatales o municipios distritales por tal motivo es preponderante la creación e implementación del Fondo Metropolitano de Movilidad que permitirá disponer de los recursos

suficientes y necesarios que permitan la sostenibilidad del SITP, permitiendo su equilibrio financiero, por tal motivo se requiere la identificación y construcción de diversas fuentes de financiamiento que permitan la obtención de ingresos como: publicidad, arrendamientos de espacios, estacionamientos, peajes, etc.

Estas actividades requieren de la participación de profesionales con experiencia en aspectos legales, finanzas, economía de transporte, requerimientos que la Secretaría de Movilidad no dispone, por lo que se hace necesario contar de manera prioritaria con estos perfiles de profesionales que presten asistencia técnica a la Dirección Metropolitana de Políticas y Planeamiento de la Movilidad en el proceso de implementación del Plan de Reestructuración de Rutas en el contexto del Sistema Integrado de Transporte Público del DMQ, en coordinación con los funcionarios municipales relacionados con estos temas.

3. OBJETO DE LA CONTRATACIÓN

El presente proceso tiene como objeto contratar una CONSULTORÍA DE APOYO TÉCNICO PARA LA CREACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DEL FONDO METROPOLITANO DE MOVILIDAD DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO- SITP-DMQ, conforme lo establecido en la Ordenanza Metropolitana 017-2020 de 1 de diciembre de 2020, transitorias tercera y décima, y su modelo de gestión.

3.1 Objetivo General

- Contar con una consultoría que preste asesoría técnica para apoyar y fortalecer la gestión que realiza la Secretaría de Movilidad a través de la Dirección Metropolitana de Políticas y Planeamiento de Movilidad en la creación e implementación del Fondo Metropolitano de Movilidad, cuya fuente son los ingresos no operacionales relacionados con el sector de la movilidad, permitiendo el equilibrio financiero del SITP-DMQ y la consecuente distribución de ingresos a los operadores del Sistema, mediante la identificación y construcción de diversas fuentes de financiamiento que permitan la obtención de ingresos suficientes y necesarios que permitan la sostenibilidad del SITP.

3.2 Objetivos específicos

- Elaborar la Estructura jurídica y ordenamiento legal para la creación y funcionamiento del Fondo Metropolitano de Movilidad - FMM.
- Diseñar la estructura organizacional y funcional, con las obligaciones y responsabilidades que tendría el Fondo Metropolitano de Movilidad – FMM y su interrelación con el resto de organismos municipales.
- Elaborar el Reglamento jurídico y financiero que viabilice la obtención de los recursos no operacionales y las fuentes de financiamiento suficientes y necesarias que sustenten y equilibren el Fondo Metropolitano de Movilidad - FMM.
- Identificar y establecer los recursos no operacionales asociados al eje de movilidad, así como los valores y porcentajes con los cuales se aportaría al Fondo Metropolitano de Movilidad - FMM.
- Identificar y establecer los recursos no operacionales provenientes de otras fuentes de financiamiento asociadas a eje de movilidad que sustenten y equilibren el Fondo Metropolitano de Movilidad - FMM.
- Elaborar los instrumentos jurídicos y financieros necesarios para la administración, funcionamiento y distribución de los recursos no operacionales permitiendo la sostenibilidad del Fondo Metropolitano de Movilidad - FMM.
- Diseñar Proyectos de ordenanza y de propuestas modificatorias a resoluciones existentes u otro instrumento legal adicional necesario que viabilice la creación e

implementación del Fondo Metropolitano de Movilidad - FMM; así como la obtención de los ingresos no operacionales y fuentes alternativas para su financiamiento.

- Presentar corridas financieras con proyección a 10 años de los recursos obtenidos de las fuentes no operacionales, para garantizar el equilibrio financiero del SITP.
- Establecer un Plan de inversiones ajustado a la normativa legal, con el propósito de que los recursos que se tengan en el Fondo Metropolitano de Movilidad -FMM permitan su sostenibilidad.
- Establecer fuentes adicionales de financiamiento provenientes de Organismos Multilaterales y/o Gobierno Central, para que se consolide el Fondo Metropolitano de Movilidad - FMM como Institución y su sostenibilidad en el tiempo.

4. ALCANCE

- Presentará los instrumentos técnicos, legales y financieros que respalden o justifiquen la generación de ingresos que financien el Fondo Metropolitano de Movilidad -FMM, permitiendo el equilibrio financiero del SITP.
- Presentará las fuentes de financiamiento necesarias y suficientes provenientes de los ingresos No Operacionales, que permitan la creación e implementación del Fondo Metropolitano de Movilidad -FMM.
- Presentará las corridas financieras con proyección a 10 años de los recursos obtenidos de las fuentes no operacionales, para garantizar el equilibrio financiero del SITP.
- Establecerá un Plan de inversiones ajustado a la normativa legal, con el propósito de que los recursos que se tengan en el Fondo Metropolitano de Movilidad -FMM permitan su sostenibilidad.
- Definirá y presentará fuentes adicionales de financiamiento provenientes de Organismos Multilaterales y/o Gobierno Central, para que se consolide el Fondo Metropolitano de Movilidad - FMM como Institución, y su sostenibilidad en el tiempo.
- Brindará asesoramiento técnico necesario a la Dirección Metropolitana de Políticas y Planeamiento de Movilidad de la Secretaría de Movilidad.
- Trabajarán en coordinación directa con el personal técnico de la Dirección Metropolitana de Políticas y Planeamiento de Movilidad.

5. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DE LA CONSULTORA

Brindar apoyo técnico especializado a la Dirección Metropolitana de Políticas y Planeamiento de Movilidad y coordinación con las Empresas adscritas a la Secretaría de Movilidad: Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, Empresa Pública de Transporte de Pasajeros, Agencia Metropolitana de Tránsito y otras entidades municipales relacionadas con el sistema de movilidad.

Los soportes técnicos brindados, así como los productos requeridos serán presentados mensualmente a la Dirección Metropolitana de Políticas y Planeamiento de Movilidad durante el período establecido, finalizada la Consultoría presentarán un Informe consolidado.

6. ACTIVIDADES DE LA CONSULTORA

- La consultora elaborará y presentará la estructura jurídica y de ordenamiento legal que permita la creación, conformación y funcionamiento del Fondo Metropolitano de Movilidad - FMM.

- La consultora diseñará la estructura organizacional y funcional con las obligaciones y responsabilidades que tendría el Fondo Metropolitano de Movilidad – FMM, así como el flujograma de coordinación de los órganos directivos con el personal que formará parte mismo.
- Elaborará el Reglamento jurídico y financiero que viabilice la obtención de los recursos no operacionales y las fuentes de financiamiento suficientes y necesarias que sustenten y equilibren el Fondo Metropolitano de Movilidad - FMM.
- La Consultora presentará un informe que contenga el análisis, la identificación y la construcción de las fuentes de financiamiento que permitan la obtención de ingresos no operacionales asociados al eje de Movilidad, en el cual se determinará y definirá el porcentaje destinado al Fondo Metropolitano de Movilidad - FMM.
- La Consultora presentará un informe que contenga el análisis, identificación y justificación de los recursos no operacionales provenientes de otras fuentes de financiamiento asociadas al eje de movilidad que equilibren el Fondo Metropolitano de Movilidad – FMM; así como y la normativa legal que permita obtener estos recursos.
- La Consultora presentará los instrumentos jurídicos y financieros necesarios para la administración; funcionamiento; y, distribución de los recursos no operacionales de manera equitativa, eficiente y oportuna permitiendo la sostenibilidad del Fondo Metropolitano de Movilidad – FMM.
- La Consultora presentará proyectos de ordenanza y de propuestas modificatorias a resoluciones existentes u otro instrumento legal adicional y necesario que viabilice la creación e implementación del Fondo Metropolitano de Movilidad – FMM, así como la obtención de los ingresos no operacionales y las fuentes alternativas para su financiamiento.
- La Consultora presentará las corridas financieras con proyección a 10 años de los recursos obtenidos de las fuentes no operacionales, para garantizar el equilibrio financiero del SITP.
- La Consultora presentará el Plan de inversiones ajustado a la normativa legal, con el propósito de que los recursos que se tengan en el Fondo Metropolitano de Movilidad -FMM permitan su sostenibilidad.
- La Consultora definirá y presentará fuentes adicionales de financiamiento provenientes de Organismos Multilaterales y/o Gobierno Central, para que se consolide el Fondo Metropolitano de Movilidad - FMM como Institución, y su sostenibilidad en el tiempo.

7. PRODUCTOS ESPERADOS

	PRODUCTOS	DESCRIPCION
1	Estructura jurídica y ordenamiento legal para la creación e implementación del Fondo Metropolitano de Movilidad – FMM.	La consultora deberá construir, diseñar y presentar la estructura jurídica y ordenamiento legal que permitan la conformación y funcionamiento del Fondo Metropolitano de Movilidad -FMM.
2	Estructura Orgánica y funcional para la creación e implementación del Fondo Metropolitano de Movilidad - FMM.	La consultora diseñará la estructura organizacional y funcional, la cual debe contener los niveles jerárquicos, cargos y funciones; y, el correspondiente flujograma de coordinación de los órganos directivos con el personal que formará parte del Fondo Metropolitano de Movilidad - FMM.

3	Reglamento jurídico y financiero para la obtención de los ingresos no operacionales y para las fuentes alternativas de financiamiento, que permitan el equilibrio financiero del Fondo Metropolitano de Movilidad - FMM.	Elaborar el reglamento jurídico y financiero que permita viabilizar la obtención de los ingresos no operacionales y las fuentes alternativas de financiamiento que permitan la sostenibilidad y equilibrio financiero del Fondo Metropolitano de Movilidad - FMM.
4	Identificación y Determinación de los ingresos no operacionales asociados al eje de movilidad y el aporte correspondiente para el Fondo Metropolitano de Movilidad -FMM.	La Consultora presentará un informe que contenga el análisis, la identificación y la construcción de las fuentes de financiamiento que permitan la obtención de ingresos no operacionales asociados al eje de Movilidad, el mismo que determinará y definirá el porcentaje destinado al Fondo Metropolitano de Movilidad - FMM.
5	Identificación y Determinación de los ingresos de fuentes alternativas de financiamiento asociadas al eje de movilidad que permitan la sostenibilidad del Fondo Metropolitano de Movilidad – FMM.	La Consultora presentará un informe que contenga las fuentes alternativas de financiamiento que serán diferentes a los ingresos no operacionales, con la determinación de los valores y porcentajes que ingresarían al Fondo Metropolitano de Movilidad -FMM y la normativa pertinente que permita obtener estos recursos.
6	Identificación y determinación de los mecanismos financieros que permitan la distribución de los ingresos no operacionales del Fondo Metropolitano de Movilidad - FMM.	La consultora presentará los mecanismos financieros que permitan la distribución de los ingresos no operacionales de manera equitativa, eficiente y oportuna permitiendo la sostenibilidad del Fondo Metropolitano de Movilidad - FMM.
7	Proyectos de ordenanza y propuestas modificatorias a resoluciones existentes u otro instrumento legal que viabilice la creación e implementación del Fondo Metropolitano de Movilidad - FMM; así como la obtención de los ingresos no operacionales y fuentes alternativas que lo financien.	La Consultora presentará proyectos de ordenanza y de propuestas modificatorias a resoluciones existentes u otro instrumento legal necesario que viabilice la creación e implementación del Fondo Metropolitano de Movilidad – FMM, así como la obtención de los ingresos no operacionales y fuentes alternativas para su financiamiento.
8	Corridas financieras con proyección a 10 años de los recursos obtenidos de las fuentes no operacionales, para garantizar el equilibrio financiero del SITP.	La Consultora presentará las corridas financieras con proyección a 10 años de los recursos obtenidos de las fuentes no operacionales, para garantizar el equilibrio financiero del SITP.
9	Plan de inversiones ajustado a la normativa legal, con el propósito de que los recursos que se tengan en el Fondo Metropolitano de Movilidad -FMM permitan su sostenibilidad.	La Consultora presentará el Plan de inversiones ajustado a la normativa legal, con el propósito de que los recursos que se tengan en el Fondo Metropolitano de Movilidad -FMM permitan su sostenibilidad.
10	Fuentes adicionales de financiamiento, las provenientes de Organismos Multilaterales y/o Gobierno Central, para que se consolide el Fondo Metropolitano de Movilidad - FMM como Institución y su sostenibilidad en el tiempo.	La Consultora definirá y presentará fuentes adicionales de financiamiento provenientes de Organismos Multilaterales y/o Gobierno Central, para que se consolide el Fondo Metropolitano de Movilidad - FMM como Institución y su sostenibilidad en el tiempo.

8. PERSONAL TÉCNICO

Experiencia específica:

ROL DENTRO DEL EQUIPO	NIVEL DE INSTRUCCIÓN Y DETERMINACIÓN DEL TÍTULO	EXPERIENCIA	NÚMERO DE PERSONAS
Director/ Coordinador del Proyecto	Profesional de tercer nivel en Transporte urbano, Economía de Transporte.	Ocho (8) años en la dirección coordinación de proyectos de investigación de estudios de transporte que incluyan estructuras organizacionales, funcionales, flujogramas de procedimientos, y otros, concordantes con la estructuración e implementación de fondos de estabilización para la movilidad del transporte público.	1
Experto Legal	Profesional de tercer nivel en Derecho.	Cinco (5) años en procesos de ejecución de ordenanzas, modificatorias, reglamentos, y otros instrumentos legales que viabilicen la creación e implementación de fondos de estabilización para la movilidad del transporte público.	1
Experto en Finanzas	Profesional de tercer nivel en Economía de Transporte, Finanzas o afines.	Cinco (5) años en procesos de estructuración y gestión para la obtención de financiamiento para la implementación de fondos de estabilización para la movilidad del transporte público.	1

9. PROPIEDAD INTELECTUAL

Los productos obtenidos del presente estudio serán propiedad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y de utilidad para la Secretaría de Movilidad.

Toda la información secundaria y primaria de este proyecto deberá ser utilizada para los fines descritos en el contrato.

10. MARCO LEGAL

La contratación de esta consultoría se realizará conforme a las Regulaciones de Adquisiciones para Prestatarios en Proyectos de Inversión (julio de 2016) del Banco Mundial.

El Banco exige que las empresas y los individuos que participan en las adquisiciones correspondientes a operaciones de financiamiento para proyectos de inversión no tengan conflictos de interés.

Acción	Responsable	Cargo	Firma
Elaborado por:	Econ. Jacqueline Arias Pombosa	Especialista en Servicios Municipales SM 12	 Firmado electrónicamente por: DOLORES JACQUELINE ARIAS POMBOSA
Revisado y aprobado por:	Arq. MSc. Alexandra Ocaña Aldaz	Directora Metropolitana de Políticas y Planeamiento de la Movilidad	 Firmado electrónicamente por: MARIA ALEXANDRA OCANA ALDAZ
Para:	Arq. Ricardo Pozo Urquizo	Secretario de Movilidad	