

Guayaquil, 23 de enero del 2025

**Asunto:** Informe financiero sobre el proceso de Alianza Estratégica para la Operación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Sistema Metrovía: Troncal 3 (Bastión Popular - Centro y rutas alimentadoras) en la ciudad de Guayaquil.

Ingeniero  
Manuel Salvatierra Cedeño  
**Gerente General, EPMTMG, EP**

Me refiero al memorando No. EPMTMG-GG-MS-2025-0048-M con fecha 14 de enero del 2025, mediante el cual se solicita la emisión del informe financiero relacionado al proceso de Alianza Estratégica para la Operación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Sistema Metrovía, Troncal 3: Bastión - Centro y sus rutas alimentadoras. Por medio del presente, se exponen las revisiones y comentarios de la Dirección Financiera sobre la documentación proporcionada. Se evidencia que la fuente de documentos técnicos y precontractuales para este proceso es la Agencia Metrovía que los presentó a la Gerencia General con memorando No. EPMTMG-AM-2024-0956-M del 09 de diciembre del 2024. Para esta revisión, se ha considerado especialmente el documento No. EPMTMG-AM-CO-2024-0152-M preparado por la Coordinación de Operaciones de la Agencia Metrovía, que contiene datos operativos del Sistema Metrovía para el análisis financiero de la Troncal 3.

Adicionalmente, se menciona que el presente informe se desarrolla considerando la vigencia de la Séptima Reforma a la Ordenanza Reformativa y Codificación que crea y reglamenta el Sistema Integrado de Transporte Masivo Urbano de la ciudad de Guayaquil – Sistema Metrovía. En dicho documento se incluyen las tarifas nuevas del servicio de transporte de las Troncales del Sistema para sus usuarios aprobadas por el M. I. Concejo Municipal de Guayaquil (para el usuario general el servicio cuesta USD 0,45). Estas tarifas entraron en vigor desde enero del 2025.

En el memorando No. EPMTMG-AM-2024-0956-M, la Administradora de Agencia Metrovía, presenta para el proceso de Alianza Estratégica de la Troncal 3 el *Estudio Previo*, el *Perfil del Proyecto*, los *Términos de Referencia*, las *Especificaciones técnicas referenciales de buses Bastión Popular – Centro*, adicionando los documentos denominados *Reglamento Operativo*, *Obligaciones y Multas*, *Informe Parámetros Operativos Troncal 3*, *Instructivo instalación equipos en Buses STG-217*, *Reglamento y Norma Técnica - Transporte Masivo* y el citado memorando EPMTMG-AM-CO-2024-0152-M. A continuación, se exponen los resultados de la revisión de la Dirección Financiera.

Guayaquil, 23 de enero del 2025

**1. Documentos precontractuales revisados sobre la Alianza Estratégica para la Operación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Sistema Metrovía Troncal 3.**

- a) En la sección de “Antecedentes” en los Términos de Referencia, se hace mención al siguiente punto del proceso: (...) *A la fecha y desde su inauguración hace más de 18 años, el servicio de transporte público masivo es prestado por operadores privados, que operan las troncales y sus respectivas rutas alimentadoras. En cada troncal el o los Operadores, son los responsables por el desempeño de sus buses y sus conductores, dentro de la troncal y sus rutas alimentadoras*”. De esta manera, se observa que para la renovación en la Troncal 3 del Sistema se tiene previsto mantener el mecanismo de otorgación de derechos y establecimiento de obligaciones para la provisión del servicio de transporte masivo a un operador proveniente de la empresa privada, que pueda percibir una rentabilidad sobre su actividad considerando las tarifas reguladas vigentes.
- b) Así mismo, en la sección de “Objetivos” se puede identificar que el propósito general del proceso es: (...) *Proveer y garantizar el servicio público de transporte de pasajeros en el Sistema Integrado de Transporte Masivo Urbano de Guayaquil – Sistema Metrovía, Troncal 3: Bastión Popular – Centro, y sus rutas alimentadoras, mejorar la accesibilidad, incrementar la calidad y nivel de servicio hacia el usuario, contribuir en la reducción la congestión vehicular y beneficiar a los usuarios con el acceso a la tarifa integrada del sistema.* (...) Se evidencia con este y otros argumentos, que claramente está definido el alcance del proceso, el servicio deseado y su circunscripción territorial.
- c) En la sección 7 del perfil del proyecto, se hace una comparación de ventajas y desventajas entre dos alternativas para la atención de la demanda de usuarios en la ruta planteada: La adquisición de la flota por parte de la EPMTMG. EP. o la selección de un aliado estratégico para la operación del servicio público de transporte. De esta forma, se incluye la siguiente justificación por el modelo de negocio seleccionado: (...) *Contratar el proceso de “ALIANZA ESTRATÉGICA PARA LA OPERACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL SISTEMA METROVÍA, TRONCAL 3: BASTIÓN POPULAR - CENTRO, Y SUS RUTAS ALIMENTADORAS” es la alternativa más conveniente para la institución, ya que el operador privado tendrá que invertir la totalidad de lo que repercute la operación de la Troncal 3: BASTIÓN POPULAR – CENTRO (...).*
- d) En la revisión de los Términos de Referencia, en el punto “Esquema Operativo del Sistema Metrovía” se establece que: (...) *La Entidad Contratante se encarga de controlar y regular la operación del Sistema Metrovía, mediante actividades*

Guayaquil, 23 de enero del 2025

*ejecutadas de forma directa o a través de terceros (ya sean entidades públicas o privadas). (...) La entidad contratante es la responsable de controlar y regular la gestión y funcionamiento del Sistema METROVÍA, buscando la eficiencia y calidad de servicio. (...) Los operadores deben autofinanciar el parque automotor que será la flota de buses con la que se realizará la operación del Servicio de Transporte Público, será también el responsable de proveer el mantenimiento respectivo de los buses y la mano de obra calificada (conductores). (...) La EPMTMG realizará el control del cumplimiento de las obligaciones del operador a través de Índices de Servicios, Operación y Mantenimiento en los siguientes aspectos: Estado y disponibilidad de los vehículos, Servicio al usuario, Indicadores de Cumplimiento de la Operación del transporte, Obligaciones de carácter institucional y administrativo y Obligaciones de carácter ambiental. Se evidencia con estos y otros argumentos, que están definidas las actividades y participación de la entidad contratante y el aliado a seleccionar dentro del proceso.*

- e) Así mismo, dentro del Esquema Operativo se menciona al Integrador Tecnológico y Operador del Recaudo "ITOR". Se lo define como (...) *el responsable de brindar el servicio de integración tecnológica y operación de recaudo lo que incluye validación del uso de medio de acceso, y liquidación de pagos del Sistema Metrovía la disposición del medio de acceso/pago para los usuarios (comercialización), disposición de equipos para la validación del medio de acceso/pago, recaudo de las tarifas, gestión del sistema (...).* Adicionalmente, se indica que, una vez que se ha registrado el uso de pasajes en el sistema de pagos, el dinero es transferido al Fideicomiso del Sistema Metrovía, que es la entidad encargada de la administración de los fondos provenientes de la prestación del servicio del transporte público por los operadores del Sistema. Se presenta también en el esquema las actividades que realiza la empresa de transporte de valores y la fiscalización y control del Sistema. Por lo tanto, con las definiciones referidas se entiende la participación de todos los operadores del sistema y se evidencia que el dinero que se va produciendo por la operación es recaudado y distribuido con la intermediación de fideicomisos, bajo la supervisión de la entidad contratante a través de la Agencia Metrovía. Estos elementos agregan transparencia y eficiencia en el uso y destino de los recursos.
- f) En concordancia a lo expuesto en el literal c de esta sección y de acuerdo con la revisión completa efectuada de los pliegos, términos de referencia y demás, no se evidencia que el proceso de contratación de la Alianza contemple algún tipo de desembolso o inversiones iniciales por parte de la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil, EP. Así, en la página 6 del documento denominado "Estudio Previo", se indica lo siguiente: (...) *De la misma forma, esta Alianza Estratégica resulta factible debido a que este servicio no representa ningún tipo de desembolso por parte de la Empresa Pública Municipal de Tránsito y*

Guayaquil, 23 de enero del 2025

*Movilidad de Guayaquil, EP. Los montos correspondientes al pago del servicio provendrán de los pasajes utilizados por los usuarios, menos los gastos concernientes a la operación de recaudo, transporte de valores y administración del fideicomiso. (...)*

- g) Adicionalmente, es importante indicar que en la Ordenanza que regula el Sistema y en el presente pliego, se menciona que la EPMTMG, EP se encarga de la fiscalización y control del Sistema. Para lograr este cometido se financia con una participación de la tarifa del pasaje devengado. Los valores de ingreso para la EPMTMG, EP para todas las troncales del Sistema han sido considerado dentro del Presupuesto 2025.
- h) Paralelamente se ha realizado la revisión del Plan Anual de Compras, el Plan Operativo Anual en el Presupuesto Institucional del año 2025 de la EPMTMG, EP, donde se determina la no existencia de rubros asociados a la compra de unidades (buses) para el Sistema Metrovía y se confirma la existencia de valores asociados a limpieza y mantenimiento de las terminales y paradas del Sistema.
- i) Dentro de los últimos puntos de esta sección, a manera de sugerencia, dentro del apartado “6.3.1.2 Especificaciones técnicas referenciales de la flota” de los Términos de Referencia, se recomienda incluir el hecho de que todos los buses obtengan la matrícula o las renovaciones cumpliendo con la revisión técnica vehicular dentro de la ciudad de Guayaquil, en los centros autorizados para este fin.
- j) También, es recomendable mostrar y hacer más sencillo de visualizar en los documentos del proceso que la alianza y por ende la operación objeto de la alianza se prevé para quince años. Efectivamente, se observa en las páginas 41 y 42 de los términos de referencia el periodo de 5.685 días del proceso, incluyendo 5.475 días de continuidad de la operación (equivalente a quince años), no obstante, se sugiere colocar en los objetivos y en secciones respectivas la referencia de que la operación se prevé con un horizonte de quince años.
- k) Finalmente, en el Punto 12 “Garantías” de los Términos de Referencia, se sugiere mencionar al ente de control para el caso de los bancos e instituciones financiera, ya que solo se hace referencia a la Superintendencia de Compañía, Valores y Seguros.

## **2. Estimación de rentabilidad para el operador del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Sistema Metrovía Troncal 3.**

Guayaquil, 23 de enero del 2025

En este apartado, basado en la información proporcionada por la Agencia Metrovía, se diseñan flujos financieros estimados para el aliado seleccionado. En primer lugar, se hacen proyecciones de los ingresos que obtendría el operador de transporte, para el horizonte temporal establecido para la alianza. Luego de eso, se estiman los egresos que se deben realizar para la operación de transporte: la inversión inicial, el financiamiento y amortización de la deuda, los costos fijos y variables, entre otros. Con ese resumen de cifras se realiza la evaluación financiera, por medio del análisis de flujos presentes y proyectados y con los que se calcula Tasas Internas de Retorno (TIR).

### a) Estimación de ingresos del Sistema Metrovía, Troncal 3.

Para este primer cálculo, se considera lo que consta en el Reglamento General del Sistema Metrovía, en el artículo 53: (...) *Las tarifas para el servicio de transporte público del Sistema Metrovía serán las siguientes:*

1. *Tarifa general o estándar: Esta tarifa implica un pago de USD 0,45.*
2. *Tarifa especial: Destinada a estudiantes hasta el nivel de bachillerato o equivalente, adultos mayores, personas con discapacidad, niñas, niños y adolescentes. El costo será de USD 0,15.*
3. *Tarifa de movilidad reducida: Reservada para usuarios con movilidad reducida, quienes deben pagar USD 0,10. Se considera movilidad reducida aquella condición, reconocida por la entidad competente a nivel nacional, que permanentemente limita la movilidad de una persona por esfuerzo propio, requiriendo implementos adicionales para su traslado. (...)*

A estas definiciones se debe agregar lo que menciona la Ordenanza del Sistema sobre las exenciones y usuarios con tarifa cero en el Sistema (Personas no videntes no pagan pasaje, se genera gratuidad para las mujeres cada 8 de marzo, Día de la mujer; para los niños cada 1 de junio, Día del Niño y para las personas con discapacidad cada 3 de diciembre, Día de personas con discapacidad; se otorgan pasajes semanales a los niños y sus acompañantes inscritos en Torneos deportivos de Liga Pro Kids, Interbarrial "El Universo" y Junta de Beneficencia de Guayaquil; y se otorgan pasajes semanales para los inscritos en los Programas Zumar).

Por lo tanto, considerando los niveles de demanda proyectada para la Troncal 3 que ha proporcionado la Agencia Metrovía para el periodo 2025 a 2039, que se basan en las proyecciones poblacionales del INEC, en la afluencia histórica de los diferentes tipos de usuarios del Sistema, detallados en los párrafos anteriores, además de las tarifas vigentes por el servicio, se han estimado los valores de ingresos para los siguientes quince años, que es el horizonte temporal por utilizar para la evaluación financiera. En síntesis, los rubros de ingresos del sistema de transporte estimados parten de los \$

Guayaquil, 23 de enero del 2025

10,58 millones de dólares para el año 1 hasta \$ 11,93 millones de dólares para el año 15.

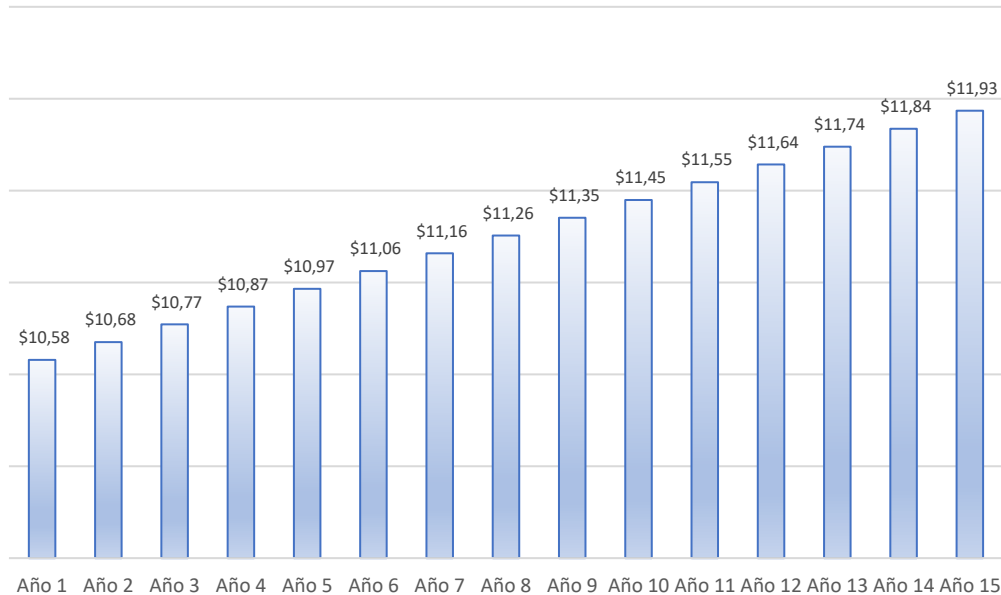


Ilustración No. 1: Ingresos proyectados del Sistema Metrovía Troncal 3.  
Cifras en millones de dólares.

#### b) Estimación de costos e inversiones para el operador de transporte.

Como se evidenció en la sección inicial, el servicio de transporte del Sistema Metrovía se ha venido efectuando por medio de operadores del sector privado que han realizado las inversiones necesarias en unidades (buses) y cubren los costos de su mantenimiento y operatividad. De esta manera, el modelo de negocio establecido implica que estos actores, participen directamente de la tarifa cobrada al usuario, para cubrir sus costos y generar un margen de rentabilidad. También se puede observar otro actor que es el operador de recaudo, que también presenta inversiones realizadas, una estructura de costos y la búsqueda de rentabilidad, la cual está asociada al contrato firmado con la EPMTMG EP.

Para el caso del operador de transporte y con base a la información proporcionada, la inversión para la compra de buses (tanto los troncalizados como los alimentadores) alcanza \$ 23,44 millones de dólares. Adicionalmente, el capital de trabajo para el inicio de la operación se ha situado en \$ 548.009,14. Estos dos valores suman \$ 23,99 millones de dólares. Los detalles se presentan en la siguiente tabla:

Guayaquil, 23 de enero del 2025

Activos	Precio Unitario (\$)	Cantidad buses	Inversión (\$)
Bus tipo de 18 metros (Troncal)	\$ 457.700,00	42	\$ 19.223.400
Bus tipo de 12 metros (Alimentador)	\$ 150.587,50	28	\$ 4.216.450
Totales		70	\$ 23.439.850

Tomando en consideración que la inversión en buses se realizaría con un aporte del 20% del operador seleccionado y 80% financiado vía préstamo, se identifica la necesidad de obtener los recursos a través del endeudamiento por un monto de \$ 18,75 millones de dólares. Asumiendo el plazo de la deuda de siete años, una tasa de interés de 9,48% anual y un año de gracia se han estimado los valores de pago de intereses, los cuales son incluidos en el flujo financiero para el operador.

Por otra parte, junto con los intereses calculados, otros costos fijos considerados en el flujo incluyen los valores anuales proporcionados por mano de obra (\$ 1.825.200), gastos de legalización (\$ 230.281) y gastos administrativos (\$ 243.020). Finalmente, dentro de los costos variables que se han informado por la Agencia Metrovía, se observa el gasto por combustible (\$ 1.363.318), neumáticos (\$ 272.538), Mantenimientos preventivos y correctivos (\$ 864.075) y el pagos a los otros operadores del Sistema (\$1.156.821).

### c) Evaluación financiera para el operador de transporte a seleccionar.

En este apartado se concilia la información de ingresos y egresos para determinar la rentabilidad del proceso. Es importante mencionar que, para efectuar la estimación de egresos hacia valores futuros, se han revisado las cifras de inflación del año 2024 y de siguientes periodos. Según datos del INEC se observa que la inflación acumulada a nivel nacional es 0,53% y la inflación de la circunscripción territorial (Guayaquil) ascendió a -0,40%<sup>1</sup>. En vista de que estos valores se presentan en un contexto de aparente recesión económica, se emplearon cifras provenientes de la Programación Macroeconómica 2024 a 2028 del Ministerio de Finanzas<sup>2</sup>. De acuerdo con este documento, la inflación proyectada del Ecuador en el corto plazo sería inferior a 2%; mientras que en el mediano plazo la inflación rondaría el 1,65%.

Los flujos estimados se presentan a continuación (cifras en dólares).

<sup>1</sup> Cifras obtenidas de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/indice-de-precios-al-consumidor/>.

<sup>2</sup> Cifras obtenidas de <https://www.finanzas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2024/09/Programacio%CC%81n-macroecono%CC%81mica-septiembre-2024.pdf>



Guayaquil, 23 de enero del 2025

ESTRUCTURA DEL ESTADO DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS									
Periodos	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8
<b>Ingresos</b>		\$ 10.578.809	\$ 10.675.489	\$ 10.772.168	\$ 10.868.848	\$ 10.965.527	\$ 11.062.207	\$ 11.158.887	\$ 11.255.567
(-) Costos Fijos Operativos		\$ 2.298.501	\$ 2.331.370	\$ 2.361.444	\$ 2.389.073	\$ 2.417.025	\$ 2.445.304	\$ 2.473.915	\$ 2.502.859
(-) Depreciación		\$ 2.343.985	\$ 2.343.985	\$ 2.343.985	\$ 2.343.985	\$ 2.343.985	\$ 2.343.985	\$ 2.343.985	\$ 2.343.985
(-) Costos Variables		\$ 2.499.931	\$ 2.535.680	\$ 2.568.390	\$ 2.598.440	\$ 2.628.842	\$ 2.659.600	\$ 2.690.717	\$ 2.722.198
(-) Otros operadores ATM		\$ 1.156.821	\$ 1.167.393	\$ 1.177.965	\$ 1.188.538	\$ 1.199.110	\$ 1.209.682	\$ 1.220.254	\$ 1.230.826
<b>(=) Utilidad Operativa</b>		\$ 2.279.571	\$ 2.297.061	\$ 2.320.383	\$ 2.348.812	\$ 2.376.565	\$ 2.403.636	\$ 2.430.016	\$ 2.455.698
(-) Gastos Financieros		\$ 1.777.678	\$ 1.946.202	\$ 1.690.628	\$ 1.410.825	\$ 1.104.497	\$ 769.129	\$ 401.968	\$ -
<b>(=) Utilidad antes Part. Trab.</b>		\$ 501.893	\$ 350.859	\$ 629.756	\$ 937.987	\$ 1.272.069	\$ 1.634.508	\$ 2.028.048	\$ 2.455.698
(-) Participación trabajadores (15%)		\$ 75.284	\$ 52.629	\$ 94.463	\$ 140.698	\$ 190.810	\$ 245.176	\$ 304.207	\$ 368.355
<b>(=) Utilidad antes de impuestos</b>		\$ 426.609	\$ 298.230	\$ 535.292	\$ 797.289	\$ 1.081.258	\$ 1.389.331	\$ 1.723.841	\$ 2.087.343
(-) Impuesto a la Renta (22%)		\$ 93.854	\$ 65.611	\$ 117.764	\$ 175.404	\$ 237.877	\$ 305.653	\$ 379.245	\$ 459.215
<b>(=) Utilidad Neta</b>		\$ 332.755	\$ 232.619	\$ 417.528	\$ 621.885	\$ 843.381	\$ 1.083.679	\$ 1.344.596	\$ 1.628.128
DETERMINACIÓN DEL FLUJO FINANCIERO									
(+) Utilidad Neta		\$ 332.755	\$ 232.619	\$ 417.528	\$ 621.885	\$ 843.381	\$ 1.083.679	\$ 1.344.596	\$ 1.628.128
(+) Depreciación		\$ 2.343.985	\$ 2.343.985	\$ 2.343.985	\$ 2.343.985	\$ 2.343.985	\$ 2.343.985	\$ 2.343.985	\$ 2.343.985
<b>Flujo de Operación</b>		\$ 2.676.740	\$ 2.576.604	\$ 2.761.513	\$ 2.965.870	\$ 3.187.366	\$ 3.427.664	\$ 3.688.581	\$ 3.972.113
(-) Inversión Inicial activos	\$ 23.439.850	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
(-) Capital de trabajo	\$ 548.009	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
(+) Préstamo	\$ 18.751.880	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
(-) Amortización Deuda	\$ -	\$ -1.777.678	\$ 2.695.932	\$ 2.951.507	\$ 3.231.309	\$ 3.537.638	\$ 3.873.006	\$ 4.240.167	\$ -
(+) Recuperación Capital de trabajo	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 548.009	\$ -	\$ -	\$ -
(+) Valor Residual	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
<b>Flujo de Inversión</b>	\$ -5.235.979	\$ 1.777.678	\$ -2.695.932	\$ -2.951.507	\$ -3.231.309	\$ -2.989.628	\$ -3.873.006	\$ -4.240.167	\$ -
<b>Flujo Neto</b>	\$ -5.235.979	\$ 4.454.418	\$ -119.328	\$ -189.994	\$ -265.439	\$ 197.738	\$ -445.342	\$ -551.586	\$ 3.972.113



Guayaquil, 23 de enero del 2025

ESTRUCTURA DEL ESTADO DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS							
Periodos	Año 9	Año 10	Año 11	Año 12	Año 13	Año 14	Año 15
<b>Ingresos</b>	<b>\$ 11.352.246</b>	<b>\$ 11.448.926</b>	<b>\$ 11.545.605</b>	<b>\$ 11.642.285</b>	<b>\$ 11.738.964</b>	<b>\$ 11.836.447</b>	<b>\$ 11.934.739</b>
(-) Costos Fijos Operativos	\$ 2.532.143	\$ 2.561.769	\$ 2.591.742	\$ 2.622.065	\$ 2.652.743	\$ 2.683.780	\$ 2.715.180
(-) Depreciación	\$ 2.343.985	\$ 2.343.985	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
(-) Costos Variables	\$ 2.754.048	\$ 2.786.270	\$ 2.818.870	\$ 2.851.851	\$ 2.885.217	\$ 2.918.974	\$ 2.953.126
(-) Otros operadores ATM	\$ 1.241.398	\$ 1.251.971	\$ 1.262.543	\$ 1.273.115	\$ 1.283.687	\$ 1.294.347	\$ 1.305.096
<b>(=) Utilidad Operativa</b>	<b>\$ 2.480.672</b>	<b>\$ 2.504.931</b>	<b>\$ 4.872.451</b>	<b>\$ 4.895.255</b>	<b>\$ 4.917.317</b>	<b>\$ 4.939.346</b>	<b>\$ 4.961.337</b>
(-) Gastos Financieros	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
<b>(=) Utilidad antes Part. Trab.</b>	<b>\$ 2.480.672</b>	<b>\$ 2.504.931</b>	<b>\$ 4.872.451</b>	<b>\$ 4.895.255</b>	<b>\$ 4.917.317</b>	<b>\$ 4.939.346</b>	<b>\$ 4.961.337</b>
(-) Participación trabajadores (15%)	\$ 372.101	\$ 375.740	\$ 730.868	\$ 734.288	\$ 737.598	\$ 740.902	\$ 744.200
<b>(=) Utilidad antes de impuestos</b>	<b>\$ 2.108.571</b>	<b>\$ 2.129.191</b>	<b>\$ 4.141.583</b>	<b>\$ 4.160.966</b>	<b>\$ 4.179.719</b>	<b>\$ 4.198.444</b>	<b>\$ 4.217.136</b>
(-) Impuesto a la Renta (22%)	\$ 463.886	\$ 468.422	\$ 911.148	\$ 915.413	\$ 919.538	\$ 923.658	\$ 927.770
<b>(=) Utilidad Neta</b>	<b>\$ 1.644.685</b>	<b>\$ 1.660.769</b>	<b>\$ 3.230.435</b>	<b>\$ 3.245.554</b>	<b>\$ 3.260.181</b>	<b>\$ 3.274.786</b>	<b>\$ 3.289.366</b>
DETERMINACIÓN DEL FLUJO FINANCIERO							
(+) Utilidad Neta	\$ 1.644.685	\$ 1.660.769	\$ 3.230.435	\$ 3.245.554	\$ 3.260.181	\$ 3.274.786	\$ 3.289.366
(+) Depreciación	\$ 2.343.985	\$ 2.343.985	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
<b>Flujo de Operación</b>	<b>\$ 3.988.670</b>	<b>\$ 4.004.754</b>	<b>\$ 3.230.435</b>	<b>\$ 3.245.554</b>	<b>\$ 3.260.181</b>	<b>\$ 3.274.786</b>	<b>\$ 3.289.366</b>
(-) Inversión Inicial activos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
(-) Capital de trabajo	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
(+) Préstamo	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
(-) Amortización Deuda	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
(+) Recuperación Capital de trabajo	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
(+) Valor Residual	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 2.343.985
<b>Flujo de Inversión</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 2.343.985</b>
<b>Flujo Neto</b>	<b>\$ 3.988.670</b>	<b>\$ 4.004.754</b>	<b>\$ 3.230.435</b>	<b>\$ 3.245.554</b>	<b>\$ 3.260.181</b>	<b>\$ 3.274.786</b>	<b>\$ 5.633.351</b>

Guayaquil, 23 de enero del 2025

Con los flujos diseñados, se puede determinar que el proyecto tiene una Tasa Interna de Retorno (TIR) de 21,60% al considerar el horizonte de diez años y de 27,55% por los quince años. Se resalta el resultado a diez años, ya que, a mayor plazo, aumenta la probabilidad de que se deban realizar inversiones adicionales.

La evaluación financiera concluye que, dados los parámetros y rubros actuales proporcionados por la Agencia Metrovía y suponiendo se mantenga condiciones inflacionarias y económicas, el proyecto para el operador de transporte que resulte adjudicado presentaría flujos que implicarían un retorno a su inversión. No obstante, esta información debe presentarse como referencial, con fines evaluativos y de ninguna forma debe tomarse como un aseguramiento de niveles de rentabilidad para los participantes del proceso, por parte de esta Dirección o la Entidad Contratante.

## CONCLUSIONES

- Los pliegos, términos de referencia y demás documentos propuestos han sido revisados y analizados en cuanto a sus implicaciones en aspectos financieros y la información de esta índole existente en la Empresa. Esta Dirección Financiera considera viable los puntos establecidos en los presentes términos de referencia diseñados para el proceso de Alianza Estratégica para la Operación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Sistema Metrovía, Troncal 3 (Bastión Popular y rutas alimentadoras).
- Con la información operativa proporcionada por la Agencia Metrovía, relacionadas con la inversión inicial, demanda proyectada, costos fijos y variables, se han diseñado flujos financieros con horizontes de diez y quince años. Para los dos casos y bajo supuestos de las condiciones económicas futuras, se verifica que el operador de transporte podría alcanzar tasas internas de retorno que superan el 20%. De esta manera, se estima que la alianza sería rentable para el operador privado que participe, incluyendo el escenario de obtención de financiamiento a través de préstamos bancarios.
- Se hace énfasis en que, de existir variaciones sustanciales en la aprobación de los documentos presentados, se debe evaluar posibles repercusiones en la viabilidad financiera.
- Adicionalmente, se proporciona por correo electrónico, un anexo con posibles errores de forma por escritura / redacción, para su revisión.
- Se pone a consideración el presente informe financiero y se sugiere, continuar con el análisis, discusión y aprobación de los términos de referencia diseñados para el

Guayaquil, 23 de enero del 2025

proyecto de Alianza Estratégica para la Operación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Sistema Metrovía, Troncal 3 (Bastión Popular - Centro y rutas alimentadoras) en la ciudad de Guayaquil.

Atentamente,

---

Econ. Efraín Quiñonez Jaén

**DIRECTOR FINANCIERO**

**Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil, EP.**

