

**FACTIBILIDAD DE LA EVALUACIÓN FINANCIERA Y/O SOCIO-
ECONÓMICA DE LOS ESTUDIOS DEFINITIVOS DEL
PROYECTO: TERMINAL INTERPARROAQUIAL RURAL DE
SANTO DOMINGO.**

2026



ÍNDICE

1. DATOS GENERALES DEL PROYECTO	3
1.1 Nombre del Proyecto	3
1.2 Entidad Ejecutora	3
1.3 Entidad Operativa Desconcentrada	3
1.4 Plazo de Ejecución	3
1.5 Monto Total	3
2. DIAGNÓSTICO DEL PROYECTO	3
2.1 Identificación, descripción y diagnóstico del problema.	3
2.2 Análisis de la Oferta y Demanda	5
2.3 Ubicación.....	6
3. ARTICULACIÓN CON LA PLANIFICACIÓN.....	7
3.1 Alineación PDOT Santo Domingo Ciudad Región 2050.	7
3.2 Alineación de objetivos Gubernamentales – Plan Nacional de Desarrollo Ecuador no se detiene 2025-2029.....	8
4. MATRIZ DE MARCO LÓGICO	9
4.1 Objetivo General y Objetivos Específicos.....	9
4.2 Indicadores de Resultado	9
4.3 Marco Lógico.....	10
5. ANÁLISIS INTEGRAL	11
5.1 Vialidad Técnica	11
5.2 Factibilidad de la de la Evaluación Financiera.....	11
5.2.1 Metodologías Utilizadas para el cálculo de la inversión total, costos de operación y mantenimiento e ingresos.	11
5.2.2. Identificación y valoración de la inversión total, costos de operación y mantenimiento e ingresos.....	12
5.2.3. Flujos financieros	18
5.3 Viabilidad de la Evaluación Socio-Económica	28
6. Conclusiones y Recomendaciones	33
6.1 Conclusiones.....	33
6.2 Recomendación.....	33

TABLAS

Tabla 1. Alineación al PDOT 2050.....	7
Tabla 2. Alineación Plan Nacional de Desarrollo 2025-2029	8
Tabla 3. Indicadores de Resultado	9
Tabla 4. Marco Lógico	10
Tabla 5. Supuestos Ingresos y Gastos	12
Tabla 6 Detalle de la Inversión Total.....	12
Tabla 7. Ingresos Supuestos	18
Tabla 8. Flujo Financiero Escenario A	19
Tabla 9. Sensibilidad Financiera	21
Tabla 10. Ingresos Brutos que percibiría la EPMT-SD con Aliado Estratégico	24
Tabla 11. Flujo Financiero Escenario B	25
Tabla 12. Sensibilidad Financiera	27
Tabla 13. Beneficios Sociales Cuantificables.....	29
Tabla 14. Flujo Económico Social.....	31
Tabla 16. Indicadores económicos	32

1. DATOS GENERALES DEL PROYECTO

1.1 Nombre del Proyecto

Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo.

1.2 Entidad Ejecutora

- Empresa Pública Municipal Transporte Terrestre y Tránsito EPMT-SD.

1.3 Entidad Operativa Desconcentrada

Unidad Administrativa Técnica de los Estudios:

- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santo Domingo:
 - Dirección de Proyectos – Unidad de Diseño de Proyectos.
 - Unidad de Costos.

1.4 Plazo de Ejecución

El plazo de ejecución de obra del proyecto, es de 4 meses.

1.5 Monto Total

La inversión estimada para la ejecución del proyecto es de UN MILLON TRESCIENTOS SETENTA Y CINCO MIL SEISCIENTOS VEINTICINCO 88550/100000 (US \$1,375,625.88550) más IVA.

2. DIAGNÓSTICO DEL PROYECTO

2.1 Identificación, descripción y diagnóstico del problema.

La problemática central identificada consiste en la inexistencia de una infraestructura terminal propia, especializada y funcionalmente diseñada para concentrar, organizar, controlar y atender la totalidad del transporte interparroquial rural del cantón Santo Domingo, integrada de manera permanente con la nueva Plaza Comercial destinada a la reubicación de los comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y sus alrededores. Actuar bajo el esquema actual implica que las seis (6) operadoras rurales (*Kennedy, Alluriquín, Reina de las Mercedes, Ruta 23, San Jacinto y Santo Domingo*), que representan el cien por ciento del transporte interparroquial del cantón, continúen operando en el Terminal Terrestre Interprovincial. Si bien dicha instalación presta un servicio temporal, no fue concebida para la dinámica territorial, social y comercial del sector rural, lo que impide ejecutar de forma centralizada el control documental, el despacho autorizado, la asignación de andenes, el cobro de boletos, la recepción de encomiendas y la fiscalización de rutas y frecuencias en un circuito interno ordenado.

Esta situación adquiere una dimensión de cumplimiento obligatorio tras las resoluciones emitidas por el Dr. José Luis Maldonado Cando, Juez de la Unidad Judicial Civil del cantón Santo Domingo, dentro

del Juicio N.° 23331-2024-00239. Mediante Autos la autoridad judicial dispuso el ingreso obligatorio de las seis operadoras interparroquiales a la infraestructura contigua a la Plaza Comercial, consolidando la figura técnica de **Terminal Interparroquial Rural** y ordenando la ejecución paralela del proyecto con la edificación comercial. Dichas providencias establecen la necesidad de aplicar mecanismos legales y contractuales que garanticen el blindaje de la infraestructura para evitar traslados futuros, asegurando que la obra avance sin desfases temporales respecto al hito de entrega de la Plaza Comercial programado para enero de 2027.

Asimismo, la concepción del proyecto responde a una combinación funcional entre la movilidad rural y la reactivación comercial de la zona. Conforme a lo indicado en el Informe de Necesidad el anteproyecto remitido mediante Oficio N.° GADMSD-DPR-2026-052-OF y la propuesta técnica presentados en las mesas de trabajo judiciales, la terminal contempla seis (6) andenes de embarque simultáneo, una sala de espera con capacidad para 300 personas, un área de carga y descarga de y seis boleterías equipadas para encomiendas. La distribución de flujos establece que el ingreso peatonal se realice exclusivamente a través de las instalaciones internas de la Plaza Comercial, mientras que el acceso y salida vehicular de los buses se ejecutará por la avenida Las Delicias (Corea del Sur). Esta separación de flujos no solo garantiza un tránsito seguro y accesible para usuarios vulnerables o con movilidad reducida, sino que sugiere la dinámica de la histórica "Mini Terminal", canalizando un flujo constante de pasajeros hacia los 1.111 comerciantes que serán reubicados.

Finalmente, el diagnóstico evidencia la insuficiencia de optar por una contratación tradicional de obra pública. Limitar la intervención a la fase constructiva dejaría desatendida la gestión operativa diaria, la seguridad y vigilancia 24/7, la video vigilancia, el mantenimiento rutinario y la sostenibilidad financiera a lo largo de la vida útil del proyecto. Por tanto, se requiere la selección de un Aliado Estratégico que aporte el cien por ciento del capital de inversión y asuma la administración, operación y mantenimiento integral de la infraestructura, sin que la EPMT-SD delegue o pierda la titularidad de sus competencias públicas de planificación, regulación, supervisión y control operativo.

En síntesis, el problema central se define en la falta de una Terminal Interparroquial Rural propia, especializada, equipada y sostenible en el cantón Santo Domingo, capaz de concentrar al cien por ciento de las operadoras rurales, articular su flujo de pasajeros directamente con la Plaza Comercial de la Peatonal 3 de Julio, garantizar una atención digna a la ciudadanía rural, asegurar el cumplimiento estricto del mandato judicial dentro del Juicio N.° 23331-2024-00239 y garantizar la administración, operación y mantenimiento continuo de la infraestructura durante su horizonte de vida útil.



2.2 Análisis de la Oferta y Demanda

Oferta

La oferta de servicios públicos y la dotación de infraestructura física por parte de la EPMT-SD se fundamentan en el bloque de constitucionalidad y legalidad vigente en el Ecuador:

La Constitución de la República del Ecuador:

- Artículo 227.- La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación.
- Artículo 264 define: *“Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: ... 3) Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.”*

El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD):

- Artículo 54, en las funciones de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales expresamente detalla: *“... f) Ejecutar las competencias exclusivas y concurrentes reconocidas por la Constitución y la ley y en dicho marco, prestar los servicios públicos y construir la obra pública cantonal correspondiente con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, solidaridad, interculturalidad, subsidiariedad, participación y equidad;...”*

Ley Orgánica de Empresas Públicas, LOEP:

- Art. 4.- Definiciones. - Las empresas públicas son entidades que pertenecen al Estado en los términos que establece la Constitución de la República, personas jurídicas de derecho público, con patrimonio propio, dotadas de autonomía presupuestaria, financiera, económica, administrativa y de gestión. Estarán destinadas a la gestión de sectores estratégicos, la prestación de servicios públicos, el aprovechamiento sustentable de recursos naturales o de bienes públicos y en general al desarrollo de actividades económicas que corresponden al Estado.

En virtud de los cuerpos legales citados, la Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito, Seguridad Vial y Terminales Terrestres de Santo Domingo, articula la ejecución del presente proyecto, el cual contempla una inversión de obra referencial estimada de USD \$ 1,375,625.88550.

Demanda

La demanda del proyecto se sustenta en un análisis técnico, institucional y financiero orientado a fortalecer la capacidad operativa de la Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito, Seguridad Vial y Terminales Terrestres de Santo Domingo, mejorar la eficiencia administrativa y garantizar la sostenibilidad de los servicios relacionados con la gestión de la movilidad interparroquial rural en el cantón Santo Domingo.

Población Beneficiaria

La caracterización de la población vinculada directamente al proyecto de la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo se fundamenta en los datos técnicos e institucionales levantados para la viabilidad de la infraestructura y su integración con la Plaza Comercial:

- Población Directa de Usuarios del Transporte Rural: Conforme a la información técnica proporcionada en el Informe N.º EPMT-SD-DTTT-STT-2026-010-I, la demanda operativa estimada alcanza un promedio de 85.501 usuarios al mes. Esta población está constituida por los habitantes, productores y comerciantes de las diversas parroquias rurales del cantón Santo Domingo que se desplazan diariamente utilizando las seis (6) operadoras de transporte interparroquial autorizadas (*Kennedy, Alluriquín, Reina de las Mercedes, Ruta 23, San Jacinto y Santo Domingo*).
- Población Comercial Beneficiaria: Corresponde a los 1.111 comerciantes catastrados que serán reubicados en las instalaciones de la nueva Plaza Comercial. La localización de la terminal contigua a la plaza garantiza la llegada directa de los 85.501 usuarios mensuales del sector rural, generando una masa crítica de consumidores que asegura la fluidez comercial, la sostenibilidad de los negocios reubicados y el cumplimiento de los acuerdos socioeconómicos impulsados en el marco del Juicio N.º 23331-2024-00239

2.3 Ubicación

El proyecto se encuentra ubicado en la Av. Las Delicias (Corea del Sur) y Av. Rodrigo León Pesantes, junto a la Plaza Comercial Para los Comerciantes de la peatonal 3 de julio y sus alrededores.

Ilustración 1. Ubicación



Fuente: Memoria Técnica Descriptiva/ Plano Topográfico – Subdirección de Geomática

3. ARTICULACIÓN CON LA PLANIFICACIÓN

3.1 Alineación PDOT Santo Domingo Ciudad Región 2050.

El proyecto se articula directamente con la visión del PDOT Santo Domingo Ciudad Región 2050, al fortalecer una infraestructura moderna, segura, inclusiva y sostenible, contribuyendo a un cantón:

Tabla 1. Alineación al PDOT 2050.

Objetivo de desarrollo PDOT		Fortalecer un cantón inteligente, integrado, seguro y sostenible; que proteja la vida en todas sus manifestaciones y promueva la paz, el orden y la convivencia entre sus habitantes.
Objetivo de gestión PDOT (objetivo estratégico)		2.2 Propiciar el derecho a la ciudad y a un hábitat saludable, con vivienda digna y espacios públicos seguros e inclusivos; con equilibrio territorial y desarrollo urbano - rural.
Política PDOT		2.2.4 Consolidar el sistema de centralidades del cantón Santo Domingo.
Meta PDOT		Aumentar a 1.450 el número de equipamientos públicos para atender la demanda del crecimiento poblacional, hasta el 2030.
Plan/programa		Hábitat, vivienda y sistemas públicos de soporte.
Proyecto		Red de equipamientos urbanos.
Objetivo del Proyecto		Consolidar una red integral de equipamientos urbanos inclusivos, saludables y resilientes que mejore la calidad de vida de la población, promoviendo el acceso equitativo a servicios esenciales, fortaleciendo la cohesión social en el entorno urbano y su armonía con el medio ambiente.
Alcance		10.Construcción y mantenimiento de la infraestructura de equipamientos.
INDICADOR PDOT		Número de equipamientos públicos.
Tendencia del indicador		Creciente
Línea Base		1.407
Año Línea Base		2024
Anualización de metas	2024	1.407
	2025	1.417
	2026	1.423
	2027	1.430
	2030	1.450
	2040	0
	2050	0
Aporte a la meta		0,0711%

Fuente: GADMSD-PDOT 2050.

El proyecto se enmarca plenamente en las disposiciones constitucionales y legales vigentes, al tratarse de una inversión pública orientada a fortalecer la capacidad institucional, mejorar la eficiencia administrativa y garantizar una adecuada prestación de servicios a la ciudadanía.

3.2 Alineación de objetivos Gubernamentales – Plan Nacional de Desarrollo Ecuador no se detiene 2025-2029.

El proyecto aporta de forma directa al Objetivo 8 del PND 2025–2029, que busca la Implementación de infraestructura administrativa moderna y la Mejora en la eficiencia, accesibilidad y calidad de los servicios municipales.

Tabla 2. Alineación Plan Nacional de Desarrollo 2025-2029

Objetivo 8	Fortalecer la institucionalidad pública de forma eficiente, transparente y participativa
Política 8.2	Consolidar la gobernabilidad democrática y la cohesión territorial, con la provisión de servicios públicos de calidad y la gestión pública articulada en el territorio
Indicador	Índice de percepción de la calidad de los servicios públicos en general
Meta	Incrementar el índice de percepción de la calidad de los servicios públicos en general de 6,35 en el 2024 a 6,67 al 2029
Anualización (avance físico del proyecto)	2027 – 100%

Fuente: Plan Nacional de Desarrollo Ecuador no se detiene 2025-2029

Aportación y Avance Físico del Proyecto: La infraestructura de la terminal interparroquial rural de Santo Domingo se encuentra proyectada para su entrega y puesta en operación con el 100 % de avance físico en el año 2027, coadyuvando desde el inicio de su funcionamiento a la consecución de la meta nacional fijada.

Los 85.501 usuarios de las 6 operadoras representan aproximadamente el 71,71% de la población rural total del cantón Santo Domingo que se desplaza hacia la cabecera cantonal.

La transición a una terminal equipada incrementa la percepción de calidad del servicio local en un estimado técnico de +1,20 puntos sobre la escala de 10 en la población usuaria rural.

El proyecto contribuye al cumplimiento del Objetivo 8 del Plan Nacional de Desarrollo 2025–2029 mediante el cual establece un incremento en el Índice de percepción de la calidad de los servicios públicos en general de 0,32 puntos (de 6,35 a 6,67).



4. MATRIZ DE MARCO LÓGICO

4.1 Objetivo General y Objetivos Específicos

Objetivo General

Construir el Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo para dotar de una infraestructura física unificada, moderna y autosustentable que optimice la movilidad rural, centralice la atención ciudadana en beneficio del cantón Santo Domingo.

Objetivos Específicos

- Construir una infraestructura moderna y adaptada a la movilidad rural dentro del plazo de 120 días calendario, conforme a los estudios técnicos aprobados.
- Unificar y controlar la movilidad interparroquial: Concentrar el 100 % de las operadoras rurales del cantón en un solo espacio operativo para optimizar la gestión de frecuencias, andenes y flujo vehicular.
- Centralizar la atención ciudadana y la integración comercial: Brindar espacios dignos, accesibles y seguros para los usuarios rurales, articulando directamente su tránsito peatonal con la Plaza Comercial.
- Mitigar riesgos ocupacionales y operativos: Implementar instalaciones con altos estándares de seguridad, CCTV, control de accesos e iluminación que garanticen la integridad del personal operativo, conductores y usuarios.
- Generar un modelo financiero autosustentable: Incorporar inversión privada mediante un Modelo de Gestión asociativo que asegure la operación a 15 años y genere ingresos corrientes auto gestionados para la EPMT-SD.
- Dar cumplimiento al mandato judicial: Reubicación y articulación operativa en estricto apego a las disposiciones emitidas dentro del *Juicio N.° 23331-2024-00239*.
- Asegurar la reversión y fortalecimiento patrimonial: Garantizar la conservación, mantenimiento continuo y la entrega final de todos los activos a favor de la EPMT-SD al término del contrato.

4.2 Indicadores de Resultado

Al finalizar el proyecto de Construcción del Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo, se podrá contar con equipamiento público en óptimas condiciones con las siguientes características:

Tabla 3. Indicadores de Resultado

INDICADOR	RESULTADO
Área a intervenir	4.681,77 m ²

Fuente y Elaboración: Equipo Técnico del GADMSD

4.3 Marco Lógico

Tabla 4. Marco Lógico

Niveles de Objetivos	Indicadores	Medios de Verificación	Supuestos Riesgos /
FIN Garantizar el ordenamiento integral del transporte interparroquial rural, la reactivación económica del sector comercial y el estricto cumplimiento de la sentencia dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239 en el cantón Santo Domingo.	• 100 % de cumplimiento de las resoluciones judiciales del Juicio N.º 23331-2024-00239. • Incremento de la percepción de calidad del servicio público municipal.	• Informes de seguimiento e inspección emitidos por la Unidad Judicial Civil. • Reporte de la encuesta cantonal de satisfacción de servicios públicos municipal.	Estabilidad institucional y social en el cantón Santo Domingo.
PROPÓSITO Construir el Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo para dotar de una infraestructura física unificada, moderna y autosustentable que optimice la movilidad rural, centralice la atención ciudadana en beneficio del cantón Santo Domingo.	• 100 % de ocupación física del predio ejecutado al Mes 4. • 85.501 usuarios del sector rural atendidos de forma centralizada. • USD \$710.576,47 percibidos por la EPMT-SD por concepto de participación acumulada en 15 años.	• Acta de Entrega-Recepción Definitiva de Obra. • Informes de fiscalización y auditoría técnica de la EPMT-SD. • Reportes de recaudación y estados financieros de la Alianza Estratégica.	Interés del sector privado en participar en el proceso de selección bajo el modelo de Alianza Estratégica.
COMPONENTES C1. Infraestructura física y equipamiento completo sobre 4.681,77 m2. C2. Área operativa vial y andenes de despacho para las 6 operadoras. C3. Integración peatonal directa con la Plaza Comercial. C4. Esquema de gestión asociativa, mantenimiento y retribución económica a la EPMT-SD	• 2.180,00 m2 ejecutados para circulación y maniobra de buses. • 1.539,32 m2 construidos para estancia peatonal y sala de espera. • 6 boleterías asignadas 100% de operadoras. • áreas de carga/descarga y áreas verdes.	• Planos As-Built finales. • Actas de asignación de espacios operativos a las 6 cooperativas de transporte. • Informe técnico de fiscalización. • Contrato de Alianza Estratégica suscrito y liquidaciones periódicas de ingresos.	Emisión oportuna de licencias de construcción y permisos ambientales municipales.
ACTIVIDADES A1. Adjudicación y firma del contrato de Alianza Estratégica. A2. Ejecución de obra física y equipamiento tecnológico en 120 días calendario A3. Administración, operación, mantenimiento e implementación del plan de conservación anual.	• Inversión privada ejecutada en el plazo de 120 días. • Cumplimiento del 100% de los niveles de servicio e indicadores de mantenimiento preventivo y correctivo a 15 años.	• Planillas de avance de obra y certificación de aportes de capital del inversionista. • Bitácoras de mantenimiento, seguridad y limpieza de instalaciones. • Informes de fiscalización operativa de la EPMT-SD.	Cumplimiento del cronograma constructivo por parte del Aliado Estratégico sin desabastecimiento de materiales.

Fuente y Elaboración: Equipo Técnico GADMSD

5. ANÁLISIS INTEGRAL

5.1 Vialidad Técnica

La viabilidad del Proyecto de Construcción del “ Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo ”, se sustenta en un análisis técnico, institucional y financiero orientado a fortalecer la capacidad operativa de la Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito, Seguridad Vial y Terminales Terrestres de Santo Domingo, mejorar la eficiencia administrativa y garantizar la sostenibilidad de los servicios relacionados con la gestión de la movilidad en el cantón Santo Domingo.

El expediente del proyecto contempla contenidos e informes elaborados y aprobados por el equipo profesional correspondiente acorde a sus competencias. El presente documento emite la Factibilidad de la Evaluación Financiera y/o Socio-Económica del proyecto, la cual se ha elaborado en base a los informes proporcionados por los respectivos funcionarios encargados como Informe de Necesidad, Memoria Descriptiva, cuadro de áreas, presupuesto referencial y demás documentación proveída por la EPMT-SD.

5.2 Factibilidad de la de la Evaluación Financiera

La Evaluación Financiera se realiza bajo un enfoque de flujo de caja para constatar la liquidez institucional y la rentabilidad neta de los capitales invertidos (públicos y propios). A diferencia de la evaluación económica que mira el bienestar social de la población beneficiaria, la evaluación financiera se enfoca exclusivamente en el flujo de dinero real que entra y sale de la entidad que administrará el Edificio Administrativo de la EPMT-SD.

5.2.1 Metodologías Utilizadas para el cálculo de la inversión total, costos de operación y mantenimiento e ingresos.

Para la ejecución del proyecto se han considerado los siguientes supuestos:

- Los beneficios inician en el año 2027 correspondiente al año 1
- Los indicadores utilizados en la evaluación financiera son: Tasa Interna de Retorno (TIR), el Valor Actual Neto (VAN) y la relación Costo – Beneficio (B/C), Costo Efectividad.
- La tasa de descuento del 9.33%.
- VANF (Valor Actual Neto Financiero): Si es mayor a cero, el proyecto recupera la inversión y genera utilidad monetaria.
- TIRF (Tasa Interna de Retorno Financiera): La rentabilidad del dinero invertido

El resultado de los cálculos de indicadores financieros para proyectos tiene importancia para determinar el monto real que la EPMT-SD destinará para la ejecución de proyectos de infraestructura. El objetivo central de la evaluación financiera es garantizar la sostenibilidad operativa del proyecto.

Tabla 5. Supuestos Ingresos y Gastos

SUPUESTOS	SUPUESTOS INGRESOS FINANCIEROS
INGRESOS	-Locales Comerciales -Tarifa de ingresos por Frecuencias -Tarifa de ingresos por ticket ingreso a andenes -Concesión Baterías Sanitarias -Ingresos Potenciales
GASTOS MANTENIMIENTO	Los costos del proyecto para su operación y mantenimiento se detalla acorde a lo indicado en Informe N° EPMT-SD-DTTT-STT-2026-010-I.

Fuente y Elaboración: Equipo Técnico GADMSD

5.2.2. Identificación y valoración de la inversión total, costos de operación y mantenimiento e ingresos.

Inversión Total

Los costos utilizados para la evaluación financiera del proyecto están constituidos por los recursos que deben utilizarse de otros usos alternativos para destinarse al proyecto, por esta razón los costos en los que se incurren son marginales o incrementales. El detalle de los egresos para la ejecución del proceso constructivo se toma en cuenta el Presupuesto Referencial de obra, conforme se detalla a continuación:

Tabla 6 Detalle de la Inversión Total

Presupuesto Referencial	1,375,625.88550
-------------------------	-----------------

Fuente y Elaboración: Equipo Técnico Dirección de Proyectos

Costos de Operación y Mantenimiento

Los costos de operación y mantenimiento (O&M) son los gastos recurrentes necesarios para asegurar que el equipamiento funcione correctamente, mantenga la calidad de servicios y alcance su vida útil diseñada.

a) Gastos Operativos

Acorde a lo indicado en el Informe N° EPMT-SD-DTTT-STT-2026-010-I, se tomó como referencia técnica el histórico de gastos operativos del Terminal Terrestre de Santo Domingo. No obstante, considerando que el presente proyecto está destinado exclusivamente a la atención del servicio de transporte interparroquial rural del cantón y cuenta con una escala de infraestructura física y operativa menor, la metodología de evaluación financiera aplica un factor de ponderación equivalente al 20% de los costos operativos históricos del Terminal Terrestre.

Esta estimación proporcional abarca únicamente los rubros indispensables para la operatividad continua de la infraestructura: energía eléctrica, agua potable, servicios de conectividad/, según el siguiente detalle:

GASTOS OPERATIVOS DEL EDIFICIO - VALORES TERMINAL TERRESTRE			
	ANUAL	MENSUAL	20%
ENERGIA	43866,09	3655,51	731,10
AGUA	4977,7	414,81	82,96
INTERNET	27898,29	2324,86	464,97
Total Mensual			\$ 1.279,03

b) Seguridad y Vigilancia

De conformidad con las especificaciones técnicas establecidas en el Informe N° EPMT-SD-DTTT-STT-2026-010-I, el costo del servicio de vigilancia y seguridad privada para la protección integral de las instalaciones, bienes y usuarios se estructuró a partir de una tarifa referencial de USD 3.757,43 (más IVA) por cada punto de control institucional. Dicho servicio contempla una cobertura continua de 24 horas, los siete días de la semana, e incluye equipamiento de protección con dotación de arma de fuego.

En función de la extensión física de la infraestructura y el flujo proyectado de usuarios del Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo, se ha determinado como requerimiento técnico mínimo la implementación de un (1) punto permanente de vigilancia privada (24/7). No obstante, la dotación definitiva y el dimensionamiento del personal de seguridad se ajustarán a las estipulaciones finales del modelo de gestión contractual que se adopte para el proyecto.

A continuación, se detalla la estructuración mensual de los costos correspondientes a este rubro:

SEGURIDAD Y VIGILANCIA	DETALLE
Nro. de puntos de vigilancia	1
Costo por punto de vigilancia	\$ 4.321,04
Total Mensual	\$ 4.321,04

c) Limpieza y Aseo

Conforme a lo estipulado en el Informe N° EPMT-SD-DTTT-STT-2026-010-I, el costo de referencia para la contratación del servicio integral de aseo, limpieza y desinfección de infraestructura pública asciende a USD 1,29 por metro cuadrado más IVA en tarifa mensual.

Para la operatividad del Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo, la estimación presupuestaria se realiza de forma directa sobre ciertas áreas de uso común e institucional la cual abarca 896.9 m².

A continuación, se detalla la estructuración mensual de los costos proyectados para la mantención e higiene de las instalaciones:

CUADRO DE ÁREAS LIMPIEZA Y ASEO	
ZONA	ÁREA m2
Sala de Espera	834,50
Oficina Administrativa	46,40
Cuarto de Maquina	16,00
Total Área	896.9m2
Costo por m2	1.48
Total mensual	\$ 1.330,55

d) Mantenimiento Preventivo y Correctivo

Para garantizar la durabilidad de la infraestructura, preservar las condiciones operativas de los equipos y evitar el deterioro prematuro del Terminal Interparroquial Rural, se contemplan los egresos destinados a intervenciones técnicas periodicidad preventiva y correctiva.

Conforme a los estándares metodológicos de la evaluación financiera de proyectos de infraestructura pública, la estimación anual para este rubro se calcula aplicando una tasa del 2,00% sobre el monto total de la inversión de la obra física, siendo un monto de inversión mensual de **\$2.292,71**.

e) Seguros

Con el objetivo de mitigar riesgos operativos, resguardar el patrimonio público e indemnizar posibles daños a terceros, la evaluación financiera contempla la contratación de pólizas de cobertura integral.

Este rubro abarca la protección de:

- Infraestructura física y obras civiles
- Mobiliario y equipamiento administrativo
- Equipos electrónicos y redes de comunicación
- Póliza de Responsabilidad Civil contra terceros

De acuerdo con las mejores prácticas en la formulación de proyectos del sector público, el costo anual de esta prima de seguro se estima mediante la aplicación de un porcentaje del 0,40% sobre el valor total de la inversión inicial siendo el resultado el monto de **4\$458,54 mensual, y \$5.502,50 Anual**.

f) Personal Operativo y Administrativo

Acorde a lo indicado en Informe N° EPMT-SD-DTTT-STT-2026-010-I, Gastos Operativos y de Mantenimiento. - Para la estimación del personal necesario se toma como referencia el esquema operativo actualmente aplicado en la Terminal Terrestre, en el cual las actividades de control y supervisión se desarrollan mediante turnos operativos rotativos, con personal que cumple las funciones de Supervisor de Procesos Productivos Operativos e Inspector de Puerta. Por lo que se estima a sugerencia el siguiente personal mínimo a operar en el Terminal Interparroquial, cabe recalcar que esta información la debe analizar y establecer la entidad requirente.

COSTO PERSO	SALARIO	ANUAL	AP PATRO 11,15%	13	14	VACACIONES	FONDOS DE RESERVA 8,33%	TOTAL ANUAL
Supervisor de Procesos Productivos Operativos	\$ 1.212,00	\$ 14.544,00	\$ 135,14	\$ 1.212,00	\$ 1.212,00	\$ 1.212,00	\$ 1.211,52	\$ 19.526,65
Supervisor de Procesos Productivos Operativos	\$ 1.212,00	\$ 14.544,00	\$ 135,14	\$ 1.212,00	\$ 1.212,00	\$ 1.212,00	\$ 1.211,52	\$ 19.526,65
Inspector de Puerta	\$ 600,00	\$ 7.200,00	\$ 66,90	\$ 600,00	\$ 600,00	\$ 600,00	\$ 599,76	\$ 9.666,66
Inspector de Puerta	\$ 600,00	\$ 7.200,00	\$ 66,90	\$ 600,00	\$ 600,00	\$ 600,00	\$ 599,76	\$ 9.666,66
Asistente/Mantenimiento	\$ 733,00	\$ 8.796,00	\$ 81,73	\$ 733,00	\$ 733,00	\$ 733,00	\$ 732,71	\$ 11.809,44
								\$70.196,06

g) Imprevistos

Con la finalidad de absorber posibles desviaciones operativas, fluctuaciones imprevistas en los precios de insumos o contingencias menores durante la fase de funcionamiento del Terminal Interparroquial Rural, y siguiendo los lineamientos metodológicos de formulación de proyectos, se ha incorporado una asignación presupuestaria para eventos no planificados equivalente al 3,00% sobre la suma de los costos recurrentes de operación y mantenimiento (O&M), lo que representa un monto anual inicial de **\$3.485,48**.

Ingresos

La estimación de los ingresos operacionales del Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo se fundamenta acorde a la información proporcionada, en la explotación comercial de su infraestructura, el cobro de tarifas reguladas por el uso de andenes y frecuencias, así como la concesión de servicios complementarios. Los ingresos operativos provienen de cinco fuentes principales de recaudación acorde a la estructura diseñada en el proyecto ligadas a la naturaleza comercial y de servicios de la infraestructura, a continuación, se detalla la estructuración técnica y tarifaria de cada uno de los componentes de ingreso:

- a) **Locales Comerciales y/o Boleterías** Corresponde al arrendamiento de las áreas destinadas a las operadoras de transporte para el expendio de pasajes. Se contempla un total de 6 boleterías que ocupan una superficie global de 93 m², con un canon de arrendamiento de USD 14,78 más IVA por m².

LOCALES COMERCIALES	
Número de boleterías	6
Área total de boleterías	93 m2
Valor por m2 de arriendo incluido IVA	\$ 17,00
Valor total por mes	\$ 1.580,77

- b) **Tarifa por Frecuencias de Transporte** Representa la tasa cobrada a las unidades de transporte interparroquial por el uso de los andenes de salida. Acorde a lo indicado en Memorando N° EPMT-SD-DTTT-2026-1360-M expresa: *Cabe recalcar que, considerando que el cobro por frecuencias constituirá una de las principales fuentes de ingresos del proyecto, para efectos de la estructuración y corrida financiera se sugiere evaluar un valor de hasta USD 2,00 por frecuencia interparroquial, en caso de que la tarifa vigente de USD 1,00 indicada en el Informe N° EPMT-SD-DTTT-STT-2026-010-I resulte insuficiente para garantizar la sostenibilidad y autosuficiencia económica de la Terminal. Ante lo expuesto, se acoge el monto de \$2,00 el Valor de la frecuencia para el presente proyecto. Así mismo en el Informe N° EPMT-SD-DTTT-STT-2026-010-I, se estima un flujo efectivo de 315 frecuencias diarias, siendo un promedio de 9.450 frecuencias mensuales.*

FRECUENCIAS	
Número de frecuencias mensuales	9450
Valor de frecuencia	\$ 2,00
Valor total por mes	\$ 18.900,00

- c) **Tasa de Uso / Ticket de Ingreso a Andenes** Corresponde al valor abonado por los pasajeros para acceder a la zona de andenes de embarque. Acorde a lo indicado en Memorando N° EPMT-SD-DTTT-2026-1360-M expresa: Respecto del ticket de acceso de usuarios, el Informe N.° EPMT-SD-DTTT-STT-2026-010-I señala que actualmente no existe una tarifa específica para el transporte interparroquial rural. En consecuencia, para efectos de la corrida financiera se sugiere evaluar un valor de hasta USD 0,15 por usuario, monto que se mantiene por debajo de la tarifa de USD 0,25 aplicada actualmente a los pasajeros interprovinciales y guarda relación con las diferencias existentes entre los costos de los pasajes de ambos servicios. De resultar viable, posteriormente se gestionará la aprobación o reforma normativa correspondiente para su aplicación. Ante lo expuesto, se acoge el monto de \$0,15 por usuario el valor de ticket de ingreso a andenes. Así mismo en el Informe N° EPMT-SD-DTTT-STT-2026-010-I, se proyecta un flujo efectivo de afluencia mensual de 85.501 usuarios.

TICKET DE INGRESO A ANDENES	
Número de usuarios al mes (promedio)	85501
Valor de ticket	\$ 0,15
Valor total por mes	\$ 12.825,15

- d) **Concesión/Arrendamiento de Baterías Sanitarias** Ingreso derivado del arrendamiento para la administración y mantenimiento del bloque de servicios higiénicos, el cual abarca un área de 69,20 m² a un valor referencial de USD 12,19 más IVA por m² acorde a lo indicado en el Informe N.° EPMT-SD-DTTT-STT-2026-010-I.

CONCESIÓN BATERIAS SANITARIAS	
Número de baterías sanitarias	1
Área total de batería sanitaria	69,2
Valor por m2 de arriendo incluido IVA	\$ 14,02
Valor total por mes	\$ 969,98

- e) **Ingresos Potenciales (Servicios Complementarios y Publicidad).** En el Informe N.º EPMT-SD-DTTT-STT-2026-010-I contempla adicionalmente el ingreso por otros rubros como lo son Ingresos por Publicidad y tarifas que pagan los estibadores. Por lo que el presente estudio toma en cuenta el aprovechamiento comercial de espacios publicitarios dentro de la infraestructura y el canon de operación asignado a los estibadores autorizados:
- **Espacios Publicitarios:** Arrendamiento referencial de 20 m² para publicidad a USD 15,00 más IVA por m², generando USD 345,00 mensuales.
 - **Estibadores:** Cuota de operación para 2 estibadores a USD 15,80 más IVA mensuales cada uno, generando USD 36,34 mensuales.

INGRESOS POTENCIALES	
1. Publicidad	381,34
valor referencial por m2	17,25
área referencial para publicidad m2	20
Valor total por mes	345
2. Estibadores	
cantidad estibadores	2
cuota mensual	18,17
Valor total por mes	36,34

La estructura de ingresos proyectada para el Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo evidencia una alta solidez financiera, fundamentada en un modelo de sostenibilidad operativo diversificado. Con una recaudación total estimada de **USD 34.657,30 mensuales** (USD 415.887,57 anuales), la mayor concentración del flujo de caja proviene de la operación medular del transporte: la asignación de frecuencias de las unidades interparroquiales representa el 54,53% de los ingresos totales, mientras que la tasa de acceso a andenes por parte de los usuarios aporta el 37,01%.

En conjunto, los servicios operativos tarifados representan más del 91% de los ingresos de la infraestructura, lo que garantiza un flujo constante, predecible y fuertemente indexado a la demanda del servicio público de transporte rural. Por su parte, el arrendamiento de áreas comerciales (boleterías), la concesión de baterías sanitarias y la explotación de espacios publicitarios y servicios complementarios contribuyen con el 8,46% restante, optimizando la rentabilidad de las áreas útiles construidas.

Es fundamental remarcar que las proyecciones de ingresos y gastos contenidas en este análisis se elaboraron estrictamente sobre la base de la información e insumos técnicos proporcionados por la EPMT-SD. No obstante, estos valores están sujetos a variaciones en función del modelo de gestión definitivo que la unidad requirente decida aplicar para la operación, mantenimiento y funcionalidad de la infraestructura a dotar (sea mediante gestión directa, delegada, alianzas estratégicas o concesión).

Tabla 7. Ingresos Supuestos

Componente de Ingreso	Parámetro de Cálculo / Unidades	Valor Unitario (USD)	Ingreso Mensual (USD)	Ingreso /Anual (USD)	Participación (%)
Boleterías / Locales	93,00 m ² (6 unidades)	\$ 17,00 / m ²	\$ 1.580,77	\$ 18.969,21	4,56%
Frecuencias	9.450 frecuencias/mes	\$ 2,00 / frec.	\$ 18.900,00	\$ 226.800,00	54,53%
Ticket de Andén	85.501 usuarios/mes	\$ 0,15 / usuario	\$ 12.825,15	\$ 153.902,55	37,01%
Baterías Sanitarias	69,20 m ² (1 bloque)	\$ 14,02 / m ²	\$ 969,98	\$ 11.639,73	2,80%
Ingresos Potenciales	Publicidad (20 m ²) + Estibadores (2 pers.)	Variable	\$ 381,34	\$ 4.576,08	1,10%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES		—	\$ 34.657,23	\$ 415.887,57	100%

Fuente y Elaboración: Equipo Técnico GADMSD

5.2.3. Flujos financieros

Un flujo financiero es un registro cronológico proyectado que detalla las entradas y salidas efectivas de recursos monetarios. A diferencia de la evaluación socioeconómica que contabiliza beneficios sociales indirectos (como ahorros en tiempos de viaje o reducción de siniestralidad), la evaluación financiera cuantifica exclusivamente las transacciones en efectivo para certificar la autosuficiencia monetaria y la sostenibilidad del esquema de gestión.

Para garantizar un análisis integral, alineado a las metodologías de inversión pública y respondiendo formalmente a los requerimientos institucionales, la evaluación financiera del proyecto “Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo” se desarrolla bajo dos escenarios metodológicos independientes:

- I. **Escenario A** (Modelo de Inversión Pública Tradicional): Evaluación técnica a 25 años (vida útil del activo).
- II. **Escenario B** (Modelo de Alianza Estratégica / Concesión): Evaluación contractual a 15 años en respuesta al Memorando N° EPMT-SD-DTTT-2026-1360-M, donde un Aliado Privado asume el 100% de la inversión y operación, compartiendo ingresos brutos con la EPMT-SD.

Nota: La Dirección de Proyectos tiene entre sus competencias elaborar estudios de inversión y gestionar iniciativas cantonales mediante evaluaciones integrales que aseguran su factibilidad, viabilidad y correcta formulación. Esto con el fin de contribuir al bienestar de la población y fortalecer un cantón inteligente, seguro y sostenible, en estricto cumplimiento de las Normas de Control Interno (NCI) de la Contraloría General del Estado (CGE).

En este sentido, se presentan ambos escenarios metodológicos. Cabe destacar que la proyección de ingresos y gastos se ha estructurado con base en la información proporcionada por la EPMT-SD en su documentación oficial, la misma que podrá ser ajustada o modificada según los requerimientos institucionales que se consideren necesarios.

I. Escenario A: Evaluación Financiera Institucional - Inversión Pública Tradicional

Este escenario evalúa la factibilidad financiera del proyecto bajo el supuesto de que la infraestructura es financiada y operada directamente por el sector público (EPMT-SD) en concordancia con la vida útil del proyecto estimada en 25 años, y acorde a las Normas de Control Interno de la Contraloría General del Estado.

Tabla 8. Flujo Financiero Escenario A

RUBROS	DETALLE	AÑOS									
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
EGRESOS		2026-2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
COSTOS DE CONSTRUCCIÓN	\$ 1,375,625.89	(1,375,625.89)									
IVA	\$ 206,343.88										
COSTOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	\$ 3,489,888.86		116,182.59	117,917.63	119,678.58	121,465.82	123,279.76	125,120.79	126,989.31	128,885.74	130,810.48
COSTOS OPERATIVOS	\$ 2,108,547.14		70,196.06	71,244.35	72,308.30	73,388.13	74,484.09	75,596.41	76,725.35	77,871.15	79,034.05
IMPREVISTOS	\$ 104,696.67		3,485.48	3,537.53	3,590.36	3,643.97	3,698.39	3,753.62	3,809.68	3,866.57	3,924.31
TOTAL EGRESOS	\$ 7,285,102.44	(1,375,625.89)	189,864.13	192,699.51	195,577.23	198,497.93	201,462.24	204,470.83	207,524.34	210,623.46	213,768.85
INGRESOS											
LOCALES COMERCIALES	\$ 569,796.54		\$ 18,969.21	19252.49	19540.00	19831.81	20127.97	20428.56	20733.63	21043.26	21357.52
FRECUENCIAS	\$ 6,812,611.32		\$ 226,800.00	230186.97	233624.52	237113.41	240654.40	244248.27	247895.81	251597.82	255355.11
TICKET DE INGRESO A ANDENES	\$ 4,622,919.99		\$ 153,902.55	156200.89	158533.55	160901.05	163303.91	165742.64	168217.80	170729.92	173279.56
CONCESIÓN BATERIAS SANITARIAS	\$ 349,633.83		\$ 11,639.73	11813.55	11989.97	12169.03	12350.76	12535.20	12722.40	12912.39	13105.22
INGRESOS POTENCIALES	\$ 137,456.15		\$ 4,576.08	4644.42	4713.78	4784.17	4855.62	4928.13	5001.72	5076.42	5152.23
TOTAL INGRESOS	\$ 12,492,417.82	-	\$ 415,887.57	422098.32	428401.83	434799.47	441292.65	447882.80	454571.36	461359.81	468249.64
FLUJO DE CAJA		(1,375,625.89)	226,023.44	229,398.82	232,824.60	236,301.54	239,830.41	243,411.97	247,047.02	250,736.36	254,480.79

Tasa de descuento	9.33%
VANf =	968,922.26
TIRf =	17.50%
B/Cf =	1.71
CE	0.58
PERIODO DE RECUPERACION payback simple	6

AÑOS															
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052
132,763.97	134,746.63	136,758.90	138,801.23	140,874.05	142,977.82	145,113.01	147,280.09	149,479.54	151,711.82	153,977.45	156,276.91	158,610.71	160,979.36	163,383.38	165,823.30
80,214.33	81,412.23	82,628.02	83,861.96	85,114.33	86,385.41	87,675.47	88,984.79	90,313.66	91,662.38	93,031.25	94,420.55	95,830.60	97,261.71	98,714.19	100,188.36
3,982.92	4,042.40	4,102.77	4,164.04	4,226.22	4,289.33	4,353.39	4,418.40	4,484.39	4,551.35	4,619.32	4,688.31	4,758.32	4,829.38	4,901.50	4,974.70
216,961.22	220,201.26	223,489.69	226,827.22	230,214.60	233,652.57	237,141.87	240,683.29	244,277.59	247,925.56	251,628.02	255,385.76	259,199.63	263,070.45	266,999.07	270,986.37
21676.46	22000.17	22328.72	22662.17	23000.60	23344.09	23692.70	24046.52	24405.63	24770.09	25140.00	25515.44	25896.48	26283.21	26675.72	27074.08
259168.52	263038.87	266967.03	270953.84	275000.20	279106.98	283275.09	287505.44	291798.97	296156.62	300579.35	305068.12	309623.93	314247.77	318940.66	323703.64
175867.27	178493.62	181159.20	183864.58	186610.37	189397.16	192225.56	195096.21	198009.73	200966.75	203967.94	207013.94	210105.43	213243.09	216427.61	219659.68
13300.93	13499.56	13701.16	13905.77	14113.44	14324.20	14538.12	14755.23	14975.58	15199.22	15426.20	15656.57	15890.38	16127.68	16368.53	16612.97
5229.17	5307.26	5386.52	5466.96	5548.60	5631.46	5715.56	5800.92	5887.55	5975.47	6064.71	6155.27	6247.20	6340.49	6435.18	6531.28
475242.35	482339.50	489542.63	496853.33	504273.21	511803.89	519447.03	527204.32	535077.45	543068.15	551178.19	559409.34	567763.41	576242.24	584847.69	593581.65
258,281.13	262,138.24	266,052.94	270,026.11	274,058.60	278,151.32	282,305.16	286,521.03	290,799.86	295,142.59	299,550.17	304,023.57	308,563.78	313,171.79	317,848.62	322,595.29

Fuente y Elaboración: Equito Técnico Dirección de Proyectos

Con los datos obtenidos, en términos financieros el proyecto se justificaría por tener un VAN positivo, es decir mayor a \$0, con \$ **968,922.26** que demuestra formalmente que los flujos de ingresos proyectados superan la totalidad de las inversiones iniciales y los costos operativos descontados en el tiempo por lo que el proyecto es financieramente viable.

La TIR Financiera es la tasa de interés, en la cual el valor presente de los ingresos efectivos es igual al valor presente de los egresos efectivos, es una tasa que es superior de la tasa de interés de mercado, para el presente análisis se obtiene **17,50%** lo que indica la rentabilidad interna del proyecto.

La relación Beneficio/Costo de **1,71** confirma que el Terminal Interparroquial genera ingresos suficientes no solo para cubrir el 100% de sus costos de operación, mantenimiento, limpieza y seguridad, sino para constituir reservas operativas institucionales.

El Costo Efectividad mide la eficiencia del costo respecto a una unidad de beneficio generado, con un CE bajo de **0.58** indica que el costo para lograr los beneficios es relativamente pequeño, lo que es positivo. El periodo de recuperación simple (playback), sugiere que la inversión de construcción de obra se recuperaría completamente en el año 6.

El proyecto representa una inversión considerable, con un Valor Actual Neto (VAN) financiero positivo. Este resultado sugiere que, desde un punto de vista financiero, **la ejecución del proyecto es viable financieramente**. Sin embargo, es crucial reconocer que la naturaleza de este proyecto es predominantemente social y de ordenamiento urbano, con orientación hacia dimensiones sociales, se reconoce como una iniciativa destinada al bienestar y acceso a servicios públicos.

Además, se ha incorporado un análisis de sensibilidad financiera con el fin de fortalecer la evaluación del estudio. Este enfoque permite identificar y analizar el impacto de posibles variaciones en los principales factores económicos y financieros que podrían influir en los resultados. A través de este análisis, se obtiene una visión más clara de la robustez del modelo bajo diferentes escenarios, considerando posibles fluctuaciones en variables clave como costos, ingresos y tasas de interés. A continuación, se presentan los resultados derivados de esta evaluación:

Tabla 9. Sensibilidad Financiera

Sensibilidad Financiera	+ 10	-10
VANf =	1,191,637.76	746,206.76
TIRf =	19.25%	15.72%
B/Cf =	2.19	2.19
CE	0.46	0.46

Fuente y Elaboración: Equito Técnico Dirección de Proyectos

Bajo el esquema tradicional de obra pública, el proyecto resulta financieramente autosuficiente y genera retornos positivos a lo largo de su vida útil (25 años). Un VANF positivo de **USD \$ 968,922.26** y una TIRF del **17,50 %** demuestran que los ingresos tarifarios operativos cubren la totalidad de los costos de inversión, operación y mantenimiento, garantizando la sostenibilidad física y operacional de la infraestructura pública.

II. Escenario B: Evaluación Financiera Modelo de Alianza Estratégica.

Acorde a lo indicado en el Informe de Necesidad, emitido por la Dirección de Transportes y Terrestres de la EPMT-SD, el proyecto busca la modalidad de Alianza Estratégica.

El Aliado Estratégico deberá garantizar permanentemente la seguridad, limpieza, conservación, funcionalidad, accesibilidad, iluminación, señalización, atención al usuario, video vigilancia, control tecnológico y adecuada operación de las instalaciones.

Asimismo, asumirá por su cuenta y riesgo las actividades de mantenimiento preventivo, correctivo, rutinario y mayor de la infraestructura, áreas de circulación, instalaciones, sistemas, equipos y demás activos vinculados con la Terminal, de manera que estos permanezcan en condiciones adecuadas de funcionamiento durante toda la vigencia contractual.

La explotación económica de la Terminal constituirá el mecanismo propuesto para la recuperación de la inversión realizada por el Aliado Estratégico. Para este efecto, podrán considerarse los ingresos provenientes de las actividades, tasas, cánones, arrendamientos, concesiones y servicios que legal y técnicamente correspondan a la operación de la infraestructura, conforme a los estudios económicos y financieros definitivos y a las condiciones que sean establecidas en los documentos del procedimiento y en el contrato.

Dentro de estos conceptos podrán analizarse los ingresos relacionados con el uso de andenes y frecuencias, ticket de acceso de usuarios, utilización o arrendamiento de las seis boleterías y servicios de encomiendas, concesión de baterías sanitarias, publicidad, servicios complementarios y demás fuentes de ingreso que resulten técnica y jurídicamente aplicables al proyecto.

Se propone que los ingresos generados por la operación y explotación económica de la Terminal sean objeto de un esquema de distribución entre el Aliado Estratégico y la EPMT-SD, cuyos porcentajes, mecanismos de recaudación, liquidación, control, reporte y distribución serán determinados posteriormente con base en el análisis económico-financiero y establecidos expresamente en los Términos de Referencia, pliegos y contrato.

De esta forma, el Aliado Estratégico podrá recuperar progresivamente la inversión realizada y cubrir los costos asociados a la administración, operación y mantenimiento de la infraestructura, mientras que la EPMT-SD mantendrá una participación en los ingresos generados durante la vigencia de la Alianza Estratégica.

El Aliado Estratégico asumirá los riesgos financieros, constructivos, operativos, comerciales y de demanda que le sean asignados conforme a los documentos contractuales, sin que la EPMT-SD garantice un nivel mínimo de ingresos, demanda o rentabilidad.

La EPMT-SD conservará durante toda la vigencia de la Alianza Estratégica la titularidad de sus competencias y las facultades de planificación, regulación, dirección, supervisión, fiscalización y control, por lo que la administración y operación de la infraestructura por parte del Aliado Estratégico deberá sujetarse permanentemente a las condiciones contractuales, indicadores de desempeño, niveles de servicio, normativa vigente y disposiciones emitidas por las autoridades competentes.

El modelo propuesto de Alianza Estratégica contempla que el Aliado Estratégico asuma el cien por ciento (100 %) de los recursos necesarios para la construcción, equipamiento, administración, operación y mantenimiento de la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo, sin que la EPMT-SD deba efectuar desembolsos directos para financiar dichas obligaciones.

La inversión inicial correspondiente a la construcción y equipamiento de la Terminal Interparroquial Rural se ejecutará conforme al presupuesto, cronograma valorado, planos, especificaciones técnicas y demás documentos que formen parte de los estudios definitivos del proyecto. Esta inversión será ejecutada por cuenta, costo y riesgo del Aliado Estratégico dentro del plazo de ciento veinte (120) días calendario previsto para la ejecución de la obra.

Posteriormente, durante la fase de administración, operación y mantenimiento, y durante todo el plazo que se establezca en el contrato, el Aliado Estratégico deberá elaborar, presentar y ejecutar un Plan de Inversión Anual, sujeto a revisión, observación, aprobación, seguimiento y control por parte de la EPMT-SD.

Bases contractuales acorde a lo indicado en Memorando N° EPMT-SD-DTTT-2026-1360-M:

**Esquema de alianza estratégica: El proyecto se ha planteado bajo la modalidad de Alianza Estratégica, en la cual un inversionista privado asumirá el cien por ciento (100 %) de la inversión requerida para la construcción y equipamiento de la Terminal Interparroquial Rural y recuperará dicha inversión mediante su administración y operación durante el plazo contractual que se establezca. Para efectos del análisis financiero se propone, de manera referencial, un período de hasta quince (15) años, durante el cual los ingresos brutos generados por la operación de la Terminal Interparroquial Rural serán distribuidos porcentualmente entre el Aliado Estratégico y la EPMT-SD. Como participación mínima referencial para la EPMT-SD, se propone un cinco por ciento (5 %) de los ingresos brutos durante los primeros cinco años, incrementándose en cinco puntos porcentuales adicionales por cada período posterior de cinco años. Se deja constancia de que esta participación se calculará sobre los ingresos brutos del proyecto y que la totalidad de los costos de construcción, equipamiento, administración, operación, mantenimiento y demás gastos propios del proyecto serán asumidos por el inversionista privado.*

Esquema de Participación para EPMT-SD:

- **Años 1 a 5:** 5 % de los ingresos brutos.
- **Años 6 a 10:** 10 % de los ingresos brutos (+5 %).
- **Años 11 a 15:** 15 % de los ingresos brutos (+5 %).

Tabla 10. Ingresos Brutos que percibiría la EPMT-SD con Aliado Estratégico

Años	Ingresos Brutos	% Ingresos al EPMT-SD	EPMT-SD
Año 1	\$ 415.886,82	5%	\$ 20.794,34
Año 2	\$ 422.097,56	5%	\$ 21.104,88
Año 3	\$ 428.401,06	5%	\$ 21.420,05
Año 4	\$ 434.798,69	5%	\$ 21.739,93
Año 5	\$ 441.291,85	5%	\$ 22.064,59
Año 6	\$ 447.881,99	10%	\$ 44.788,20
Año 7	\$ 454.570,54	10%	\$ 45.457,05
Año 8	\$ 461.358,98	10%	\$ 46.135,90
Año 9	\$ 468.248,79	10%	\$ 46.824,88
Año 10	\$ 475.241,50	10%	\$ 47.524,15
Año 11	\$ 482.338,63	15%	\$ 72.350,79
Año 12	\$ 489.541,75	15%	\$ 73.431,26
Año 13	\$ 496.852,43	15%	\$ 74.527,86
Año 14	\$ 504.272,30	15%	\$ 75.640,84
Año 15	\$ 511.802,97	15%	\$ 76.770,44
TOTAL			\$ 710.575,19

Fuente y Elaboración: Equipo Técnico GADMSD

Con esta metodología, la EPMT-SD recibiría un total acumulado de **USD \$ 968,922.26** durante los 15 años de la Alianza Estratégica, sin ejecutar desembolsos de capital ni asumir gastos operacionales, y con la garantía de retomar la administración y operación plena de la infraestructura pública al término del plazo contractual.

Por su parte, el Aliado Estratégico, al aportar el 100 % del capital requerido, recupera la totalidad de su inversión inicial (\$1,375,625.88550) en un período de retorno (Payback) estimado entre el año 6 y el año 7 de operación.

A continuación, se presentan el flujo de caja financiero que fundamentan la viabilidad para el Aliado Estratégico.



Tabla 11. Flujo Financiero Escenario B

RUBROS	DETALLE	AÑOS					
		0	1	2	3	4	5
EGRESOS OPERACIONALES		2026-2027	2028	2029	2030	2031	2032
COSTOS DE CONSTRUCCIÓN	\$ 1,375,625.89	(1,375,625.89)					
IVA	\$ 206,343.88						
COSTOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	\$ 1,937,253.29		116,182.59	117,917.63	119,678.58	121,465.82	123,279.76
COSTOS OPERATIVOS	\$ 1,170,464.17		70,196.06	71,244.35	72,308.30	73,388.13	74,484.09
IMPREVISTOS	\$ 58,117.60		3,485.48	3,537.53	3,590.36	3,643.97	3,698.39
TOTAL EGRESOS	\$ 4,747,804.83	(1,375,625.89)	189,864.13	192,699.51	195,577.23	198,497.93	201,462.24
INGRESOS OPERACIONALES							
LOCALES COMERCIALES	\$ 316,296.67		18,969.21	19252.49	19540.00	19831.81	20127.97
FRECUENCIAS	\$ 3,781,711.75		226,800.00	230186.97	233624.52	237113.41	240654.40
TICKET DE INGRESO A ANDENES	\$ 2,566,204.06		153,902.55	156200.89	158533.55	160901.05	163303.91
CONCESIÓN BATERIAS SANITARIAS	\$ 194,083.34		11,639.73	11813.55	11989.97	12169.03	12350.76
INGRESOS POTENCIALES	\$ 76,302.54		4,576.08	4644.42	4713.78	4784.17	4855.62
TOTAL INGRESOS	\$ 6,934,598.35	-	415,887.57	422098.32	428401.83	434799.47	441292.65
COSTOS DE CONSTRUCCIÓN QUE ASUME EL ALIADO		(1,375,625.89)					
EGRESO BRUTO	3,165,835.07		189,864.13	192,699.51	195,577.23	198,497.93	201,462.24
APORTE A EPMT-SD	710,576.47		20,794.38	21,104.92	21,420.09	21,739.97	22,064.63
INGRESO BRUTO PRIVADO	6,224,021.88		395,093.19	400,993.41	406,981.74	413,059.50	419,228.02
FLUJO NETO /CAJA ANUAL PRIVADO		(1,375,625.89)	205,229.07	208,293.90	211,404.51	214,561.57	217,765.77
Tasa de descuento	9.33%						
VANf =	228,546.84						
TIRf =	12.38%						
B/Cf =	1.97						
CE	0.68						
PERIODO DE RECUPERACION payback simple	Año 7						

AÑOS									
6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042
125,120.79	126,989.31	128,885.74	130,810.48	132,763.97	134,746.63	136,758.90	138,801.23	140,874.05	142,977.82
75,596.41	76,725.35	77,871.15	79,034.05	80,214.33	81,412.23	82,628.02	83,861.96	85,114.33	86,385.41
3,753.62	3,809.68	3,866.57	3,924.31	3,982.92	4,042.40	4,102.77	4,164.04	4,226.22	4,289.33
204,470.83	207,524.34	210,623.46	213,768.85	216,961.22	220,201.26	223,489.69	226,827.22	230,214.60	233,652.57
20428.56	20733.63	21043.26	21357.52	21676.46	22000.17	22328.72	22662.17	23000.60	23344.09
244248.27	247895.81	251597.82	255355.11	259168.52	263038.87	266967.03	270953.84	275000.20	279106.98
165742.64	168217.80	170729.92	173279.56	175867.27	178493.62	181159.20	183864.58	186610.37	189397.16
12535.20	12722.40	12912.39	13105.22	13300.93	13499.56	13701.16	13905.77	14113.44	14324.20
4928.13	5001.72	5076.42	5152.23	5229.17	5307.26	5386.52	5466.96	5548.60	5631.46
447882.80	454571.36	461359.81	468249.64	475242.35	482339.50	489542.63	496853.33	504273.21	511803.89
204,470.83	207,524.34	210,623.46	213,768.85	216,961.22	220,201.26	223,489.69	226,827.22	230,214.60	233,652.57
44,788.28	45,457.14	46,135.98	46,824.96	47,524.24	48,235.92	48,954.39	49,682.00	50,419.98	51,167.58
403,094.52	409,114.23	415,223.83	421,424.67	427,718.12	434,098.57	440,569.23	447,132.33	453,789.22	460,540.30
198,623.69	201,589.88	204,600.37	207,655.82	210,756.90	213,903.31	217,105.55	219,364.11	221,679.62	224,052.74

Fuente y Elaboración: Equipo Técnico GADMSD

Ambos escenarios demuestran la factibilidad financiera del Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo. Si la municipalidad decide optar por el esquema de Alianza Estratégica (Escenario 2) en atención al Memorando N° EPMT-SD-DTTT-2026-1360-M, se optimizarán los recursos públicos al obtener la obra sin endeudamiento ni desembolso de caja, asegurando ingresos netos directos para la empresa pública y garantizando la viabilidad del negocio para el operador privado.

Esta modalidad de delegación permite canalizar capital privado por **USD 1.375.625,88550** para la infraestructura física y el equipamiento, transfiriendo al aliado estratégico el 100 % de los riesgos financieros, operacionales y de mantenimiento. Como resultado, la EPMT-SD captura un monto acumulado de **USD \$710,576.47** a lo largo de los 15 años de concesión mediante el esquema de regalías progresivas del 5 %, 10 % y 15 %, sin comprometer la capacidad de pago ni el presupuesto institucional.

Adicionalmente, se ha incorporado un análisis de sensibilidad financiera con el fin de fortalecer la evaluación del estudio. Este enfoque permite identificar y analizar el impacto de posibles variaciones en los principales factores económicos y financieros que podrían influir en los resultados. A través de este análisis, se obtiene una visión más clara de la robustez del modelo bajo diferentes escenarios, considerando posibles fluctuaciones en variables clave como costos, ingresos y tasas de interés. A continuación, se presentan los resultados derivados de esta evaluación:

Tabla 12. Sensibilidad Financiera

Sensibilidad Financiera	+ 10	-10
VANf =	377,224.80	79,868.88
TIRf =	14.27%	10.42%
B/Cf =	1.97	1.97
CE	0.68	0.68

Fuente y Elaboración: Equito Técnico Dirección de Proyectos

Bajo el esquema de ejecución del Proyecto mediante Aliado Estratégico, el proyecto resulta financieramente autosuficiente y genera retornos positivos a lo largo de su administración. Un VANF positivo y una TIRF del 12,38% demuestran que los ingresos tarifarios operativos cubren la totalidad de los costos de inversión, operación y mantenimiento, garantizando la sostenibilidad física y operacional de la infraestructura pública.

Por su parte, el análisis del inversionista privado refleja la recuperación integral de su inversión entre el año 6 y el año 7 de operación. Para maximizar la bancabilidad del concurso público y elevar el atractivo del negocio en el mercado, se sugiere a la administración considerar ajustes metodológicos en los pliegos tales como la extensión del plazo contractual o la modulación de las tasas de participación iniciales, asegurando así una concurrencia fluida de oferentes y la consecución exitosa de esta obra estratégica para la conectividad rural del cantón.

5.3 Viabilidad de la Evaluación Socio-Económica

Se utilizó la metodología costo-beneficio, que compara los costos y los beneficios que la ejecución del proyecto implicaría. El análisis se realizó para toda la vida útil.

Luego de realizar el flujo de caja y aplicación de los indicadores financieros, el resultado muestra un escenario en el que el proyecto se desenvuelve tanto financieramente por recuperación de la inversión, así como por los beneficios sociales que el proyecto generaría a la comunidad.

A diferencia de la evaluación financiera privada, la evaluación socioeconómica mide la rentabilidad del proyecto desde la perspectiva del bienestar de la sociedad cantonal. Para la cuantificación monetaria de los beneficios sociales del Terminal Interparroquial Rural, se estructuran de beneficios sociales medibles y no medibles que impactarán a la comunidad, la economía local y la calidad de vida de los ciudadanos.

La evaluación socioeconómica compara el bienestar colectivo generado por la reubicación de las seis (6) operadoras interparroquiales (Kennedy, Alluriquín, Reina de las Mercedes, Ruta 23, San Jacinto y Santo Domingo) desde el Terminal Terrestre Interprovincial hacia la nueva infraestructura junto a la Plaza Comercial.

Los beneficios sociales medibles y cuantificables para la construcción del Flujo de Caja Socioeconómico son:

Beneficios Sociales Medibles

Los beneficios sociales medibles representan aquellos impactos que pueden ser cuantificados con datos y métricas específicas, lo que permite evaluar de manera más objetiva y precisa el efecto del proyecto en la comunidad y la economía local.

A continuación, se detallan los principales beneficios identificados:

- ✓ Generación de empleo - M/O:
Empleos directos: Puestos en construcción (mano de obra, ingenieros, arquitectos, etc.).
Empleos administrativos y operativos en el Terminal Interparroquial.
Empleos indirectos: Proveedores de materiales, seguridad, limpieza, transporte, entre otros.
Indicador: Mano de Obra que genera por la construcción de obra del proyecto así como los Empleos administrativos y operativos en el Terminal Interparroquial.
- ✓ Reducción del Tiempo y Costo de Transbordo Urbano para los Usuarios. Actualmente, gran parte de los habitantes de las parroquias rurales que viajan al centro urbano para realizar compras, trámites o comercializar sus productos en el sector comercial (Peatonal 3 de Julio) arriban al Terminal Terrestre Interprovincial y deben tomar un segundo medio de transporte (bus urbano o taxi) para desplazarse hasta el centro comercial de la ciudad. Al ubicar el nuevo Terminal Interparroquial adyacente a la nueva Plaza Comercial, los usuarios rurales llegan directamente a su destino final comercial, eliminando la necesidad, costo y tiempo del transbordo urbano secundario.

- ✓ Liberación de Capacidad Operativa y Descongestionamiento del Terminal Terrestre Interprovincial. La salida de las 6 operadoras rurales del Terminal Terrestre Interprovincial descongestiona las vías de acceso, andenes de embarque, patios de maniobras y áreas públicas de dicho terminal, permitiendo una operación más fluida del transporte interprovincial e intraprovincial de larga distancia.
- ✓ Sinergia Económica e Incremento del Flujo Comercial Directo. Atendiendo la petición de los comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y la determinación judicial dentro del Juicio N.° 23331-2024-00239, la llegada directa del poblador rural a la Plaza Comercial genera un incremento medible en las ventas y en la productividad de los comerciantes reubicados. La cercanía física reduce la barrera de fricción del transporte para la compra de insumos y víveres.

Tabla 13. Beneficios Sociales Cuantificables

1. Generación de empleo	
Generación de empleo por Mano de Obra Construcción	\$198,012.72
Generación de Empleo por Operación del Terminal Interparroquial (personal administrativo y operativo)	\$70.196,06
2. Reducción del Tiempo y Costo de Transbordo Urbano para los Usuarios	
Número de usuarios al mes (promedio)	85501
40%de habitantes de las parroquias rurales que viajan al centro urbano para realizar compras, trámites o comercializar sus productos en el sector comercial (Peatonal 3 de Julio)	34201
Tiempo promedio ahorrado en esperar y abordar el transporte urbano desde el Terminal Terrestre hasta el centro	5 minutos
Valor Social del Tiempo (estimado en USD 1,25 / hora ahorrada)	0,10
Ahorro directo en el gasto de pasaje del transporte urbano de conexión (p. ej., USD 0,39 por viaje de bus urbano evitado)	0,39
Subtotal	\$ 16.900,78
3. Liberación de Capacidad Operativa y Descongestionamiento del Terminal Terrestre Interprovincial	
Número de frecuencias mensuales	9450
Número de frecuencias Anual	113400
Tiempo medio ahorrado por descongestión 6 minutos (0,10 horas) por frecuencia	0,1
Costo de operación (congestión) USD 3,50 por hora de motor encendido sin avance (incluye combustible social ajustado por RPC y desgaste)	3,5
Subtotal	\$ 39.690,00
4. Sinergia Económica e Incremento del Flujo Comercial Directo	
Número de comerciantes reubicados en la Plaza Comercial de la Peatonal 3 de Julio.	1111
Supuesto técnico referencial: Se estima un incremento de utilidad/margen neto de USD 1,50 diarios por comerciante gracias a las ventas directas al usuario rural.	1,5
Monto anual por comerciante	547,5
Valor socioeconómico estandarizado (comercio 0,85 minorista)	465,375
Subtotal	\$517.031,63
TOTAL	\$ 643.818,47

Fuente y Elaboración: Equipo Técnico GADMSD

La cuantificación monetaria de los rubros evaluados generación de empleo directo e indirecto, ahorro en tiempo y costos de transbordo para los usuarios rurales, reducción de costos operativos por descongestionamiento vehicular e incremento del flujo comercial en la nueva infraestructura demuestra objetivamente la alta rentabilidad social que representará la ejecución del proyecto para el cantón Santo Domingo.

La integración de estos valores al Flujo de Caja Socioeconómico evidencia que los beneficios netos consolidados superan ampliamente los costos de inversión y de operación y mantenimiento ajustados a precios de sombra. Esta condición asegura un Valor Actual Neto Social (VANS) positivo y una Tasa Interna de Retorno Social (TIRS) superior a la tasa social de descuento aplicable a proyectos de infraestructura pública en el país.

En consecuencia, el proyecto “TERMINAL INTERPARROQUIAL RURAL DE SANTO DOMINGO” se dictamina como **Socioeconómicamente Viable y Recomendable**, garantizando no solo la sostenibilidad financiera del modelo de gestión, sino también el cumplimiento estricto del mandato judicial emanado en el Juicio N.º 23331-2024-00239 e impulsando la reactivación económica ordenada de los comerciantes reubicados de la Peatonal 3 de Julio.

Beneficios Sociales No Medibles

Los beneficios sociales no medibles consolidan la viabilidad integral del proyecto, al constituir una solución definitiva en términos de seguridad jurídica, paz social, equidad territorial y ordenamiento urbano para el cantón Santo Domingo.

- **Garantía de Seguridad Jurídica y Paz Social:** La ejecución de la obra materializa el estricto cumplimiento de la disposición dictaminada dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239 y ratificada en las mesas técnicas de trabajo judiciales. Esto erradica la conflictividad social histórica entre la autoridad municipal, los comerciantes informales de la Peatonal 3 de Julio y las seis (6) operadoras de transporte rural, canalizando las demandas de la ciudadanía a través de consensos institucionales legítimos.
- **Rehabilitación Urbana y Seguridad Ciudadana:** La infraestructura formal dotará al sector de áreas iluminadas, señalización técnica, cerramientos operativos y un punto permanente de vigilancia (24/7). Esta intervención disuade la ocupación informal del espacio público, combate la delincuencia común y mitiga la percepción de inseguridad que históricamente afectaba a los paraderos dispersos y sin control.
- **Equidad e Inclusión Territorial para la Población Rural:** Históricamente, los habitantes de las parroquias rurales del cantón han afrontado condiciones de inequidad en el acceso a infraestructuras de transporte dignas. La nueva terminal garantiza espacios accesibles, baterías sanitarias adecuadas, zonas de espera cubiertas e instalaciones adaptadas para personas con movilidad reducida, equiparando la calidad de los servicios urbanos para la población rural.
- **Ordenamiento Territorial y Sostenibilidad Ambiental:** La concentración operativa de las unidades de transporte evita la dispersión de emisiones contaminantes y ruido en zonas no aptas para el embarque de pasajeros, optimizando el uso del suelo urbano bajo las directrices del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del cantón.

Tabla 14. Flujo Económico Social

RUBROS	DETALLE	AÑOS										AÑOS			
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	15	20	25
EGRESOS		2026-2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2042	2047	2052
COSTOS DE CONSTRUCCIÓN	\$ 1,375,625.89	(1,375,625.89)													
COSTOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	\$ 3,489,888.86		116,182.59	117,917.63	119,678.58	121,465.82	123,279.76	125,120.79	126,989.31	128,885.74	130,810.48	132,763.97	142,977.82	153,977.45	165,823.30
COSTOS OPERATIVOS	\$ 2,108,547.14		70,196.06	71,244.35	72,308.30	73,388.13	74,484.09	75,596.41	76,725.35	77,871.15	79,034.05	80,214.33	86,385.41	93,031.25	100,188.36
IMPREVISTOS	\$ 167,953.08		5,591.36	5,674.86	5,759.61	5,845.62	5,932.92	6,021.52	6,111.44	6,202.71	6,295.34	6,389.35	6,880.90	7,410.26	7,980.35
TOTAL EGRESOS	\$ 7,142,014.97	(1,375,625.89)	191,970.01	194,836.84	197,746.48	200,699.57	203,696.77	206,738.72	209,826.10	212,959.59	216,139.87	219,367.65	236,244.13	254,418.96	273,992.02
INGRESOS															
GENERACION DE EMPLEO POR MANO DE OBRA CONSTRUCCION	\$ 198,012.72			0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
GENERACION DE EMPLEO	\$ 2,108,547.14		70196.06	71244.35	72308.30	73388.13	74484.09	75596.41	76725.35	77871.15	79034.05	80214.33	86385.41	93031.25	100188.36
BENEFICIOS SOCIALES	\$ 19,338,999.04		643818.47	653433.08	663191.28	673095.20	683147.03	693348.97	703703.26	714212.18	724878.03	735703.17	792302.58	853256.32	918899.38
TOTAL INGRESOS	\$ 21,447,546.18	-	714014.53	724677.44	735499.58	746483.33	757631.12	768945.38	780428.61	792083.32	803912.09	815917.50	878687.99	946287.57	1019087.74
FLUJO DE CAJA		(1,375,625.89)	522,044.52	529,840.60	537,753.10	545,783.76	553,934.35	562,206.66	570,602.51	579,123.73	587,772.22	596,549.85	642,443.86	691,868.61	745,095.73
Tasa de descuento	9.33%														
VANf =	3,885,809.22														
TIRf =	39.43%														
B/Cf =	3.00														
CE	0.33														
PERIODO DE RECUPERACION payback simple	3.00														

Fuente y Elaboración: Equipo Técnico GADMSD

Luego de realizar el flujo de caja y aplicación de los indicadores económicos, se identifica que el proyecto presenta **Criterios de Responsabilidad con Enfoque Económico Social**, lo cual se refleja en los resultados obtenidos durante el análisis de viabilidad.

En términos de **responsabilidad económica**, el Valor Actual Neto (VAN) obtenido es de \$ **3,885,809.22**, lo que indica que el proyecto generará un valor económico positivo para la sociedad, superando el umbral mínimo de rentabilidad. Este valor es mayor a cero, cumpliendo con la condición requerida de sostenibilidad económica. El cálculo del VAN ha sido realizado considerando todos los costos e ingresos proyectados, y el resultado confirma que el proyecto, desde una perspectiva social, es beneficioso y tiene el potencial de generar un impacto económico favorable a largo plazo.

Además, al aplicar el índice de Rentabilidad Social, se demuestra que los beneficios esperados del proyecto, en términos de servicios mejorados y creación de valor para la comunidad, superan los costos de inversión, lo que justifica su ejecución desde un enfoque de **sostenibilidad económica**.

Tabla 15. Indicadores económicos

INDICADOR	CONDICION	RESULTADO	ANALISIS
VANe	>0	3,885,809.22	CUMPLE
TiRe	>9.33	39.43%	CUMPLE
RCBe	>1	3.00	CUMPLE
Costo Efectividad	>0.	0.33	CUMPLE

Fuente y Elaboración: Equipo Técnico Dirección de Proyectos

En conjunto, los resultados obtenidos no solo evidencian que el proyecto es viable y sostenible económicamente, sino también que ofrece beneficios tangibles y duraderos para la ciudadanía, alineándose con los principios de responsabilidad social y económica. Esto resalta el compromiso del proyecto con el desarrollo integral y equilibrado, asegurando que sus efectos sean positivos tanto para la infraestructura pública como para los individuos y colectivos involucrados.

En términos sociales, el proyecto contribuye positivamente al bienestar de la comunidad, promoviendo la inclusión y el desarrollo local. En el ámbito de la salud, el proyecto se alinea con las mejores prácticas y normativas para garantizar que no represente riesgos para la salud pública al contar con infraestructura óptima que brinde servicios públicos más eficientes. Finalmente, desde un punto de vista económico, el análisis demuestra que el proyecto no solo es rentable, sino que también ofrece beneficios significativos en las áreas social, ambiental, y de salud.



6. Conclusiones y Recomendaciones

6.1 Conclusiones

1. La ejecución del proyecto responde al mandato imperativo dictaminado dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239 y consensuado en la Mesa Técnica de Trabajo de 24 de abril de 2026. La obra garantiza la articulación funcional de las seis (6) operadoras de transporte rural (*Kennedy, Alluriquín, Reina de las Mercedes, Ruta 23, San Jacinto y Santo Domingo*) paralelamente a la entrega de la Plaza Comercial.
2. Frente al hito judicial de enero de 2027 y la disponibilidad de un margen de ejecución de 120 días calendario, optar por la Alianza Estratégica evita la inviabilidad temporal de gestionar un crédito público tradicional. Bajo este esquema, el Aliado Estratégico aporta el 100 % de la inversión de obra (**USD\$ 1,375,625.88550**) y asume el 100 % de los costos de Operación y Mantenimiento, liberando de endeudamiento a la EPMT-SD.
3. La EPMT-SD obtiene ingresos netos directos sin realizar inversión de capital ni asumir gastos operacionales, captando un total acumulado de **USD 710.576,47** en los 15 años de concesión a través de un esquema de participación progresiva del 5 %, 10 % y 15 % sobre los ingresos brutos del proyecto.
4. Para el Aliado Estratégico, el modelo actual genera la recuperación total de su inversión (*Payback*) en el **Año 6,3** de operación, alcanzando un Valor Actual Neto de USD \$ **228,546.84**. No obstante, la Tasa Interna de Retorno Financiera (TIRF) se sitúa en un **12,38 %** mayor a la tasa de descuento del 9,33 %, debido al corto horizonte de amortización de 15 años.
5. El proyecto es socioeconómicamente altamente rentable, impulsado por la generación de empleo, el ahorro en transbordo urbano para 34.201 usuarios mensuales (USD \$ 16.900,78/mes), la descongestión del Terminal Interprovincial (USD \$ 39.690,00/año) y el dinamismo comercial para 1.111 comerciantes reubicados (USD \$ 517.031,63/año).

6.2 Recomendación.

Se sugiere proceder con la ejecución del proyecto “Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo”, al haberse demostrado de manera sustentada su factibilidad financiera, técnica y socioeconómica, lo cual garantiza la generación de un alto impacto social para la ciudadanía rural y los comerciantes reubicados, asegurando además el estricto y oportuno cumplimiento del mandato judicial dictado dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239.



Validar únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
CHAOLING KATERIN
LUO CHAVEZ

Ing. Chaoling Luo Chávez
Analista Socioeconómico
Dirección de Proyectos