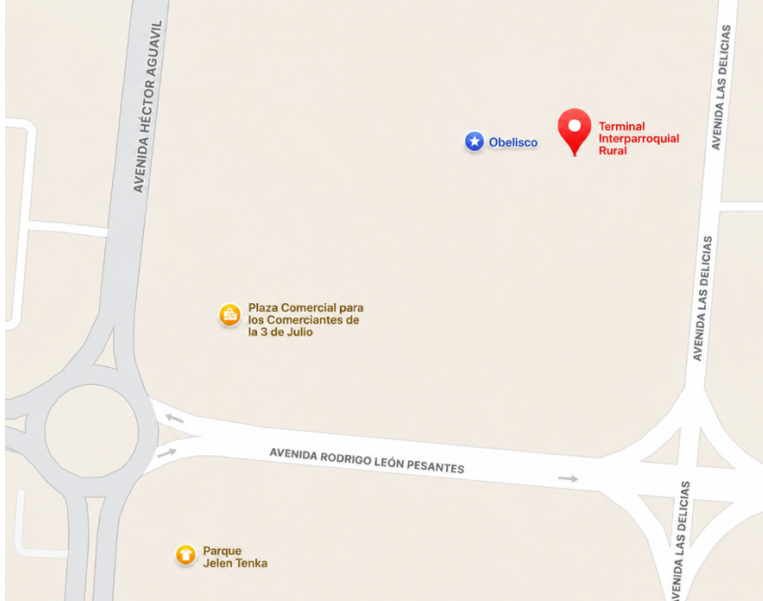


PERFIL DEL PROYECTO

1. NOMBRE DEL PROYECTO

PROYECTO	SELECCIÓN DE UN ALIADO ESTRATÉGICO PARA LA CONSTRUCCIÓN, EQUIPAMIENTO, ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA TERMINAL INTERPARROQUIAL RURAL DE SANTO DOMINGO		
OBJETIVO ESTRATÉGICO PDOT	OG 2.3. Impulsar un sistema de movilidad sostenible, vertebrado y seguro, que sea accesible, inteligente, eficiente, interconectado e intermodal; que cuente con transporte público de calidad, que priorice a peatones, y fomente la movilidad activa y la micromovilidad.		
UNIDAD REQUIRENTE	DIRECCIÓN TÉCNICA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	FECHA:	AGOSTO 2026

2. LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

CANTÓN	SANTO DOMINGO	PROVINCIA	SANTO DOMINGO DE LOS TSÁCHILAS
ZONA	URBANA	SECTOR	Plaza Comercial para los comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y sus alrededores
PARROQUIA	ZARACAY	COORDENADA GEOGRÁFICA (UTM)	X= 704750 Y= 9973652
DIRECCIÓN	Av. Las Delicias (Corea del Sur) y Av. Rodrigo León Pesantes		
MAPA			

3. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

3.1. PROBLEMÁTICA, DIAGNÓSTICO

El cantón Santo Domingo no dispone actualmente de una infraestructura terminal propia, especializada y funcionalmente diseñada para concentrar, organizar, controlar y atender exclusivamente al transporte interparroquial rural, integrado de manera permanente con la Plaza Comercial para los Comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y sus alrededores.

Las operadoras Kennedy, Alluriquín, Reina de las Mercedes, Ruta 23, San Jacinto y Santo Domingo, que en conjunto representan el cien por ciento (100 %) del transporte interparroquial rural del cantón, utilizan actualmente las instalaciones del Terminal Terrestre interprovincial para iniciar y finalizar sus recorridos. Si bien esta infraestructura permite temporalmente la prestación del servicio, no fue concebida específicamente para las características operativas, territoriales, sociales y comerciales del transporte rural.

Esta situación impide disponer de un espacio exclusivo en el cual se concentren de manera ordenada el ingreso y salida de unidades, control documental, asignación de andenes, embarque y desembarque de pasajeros, control de rutas, horarios y frecuencias, venta de boletos, gestión de encomiendas, espera de usuarios, atención al público y supervisión integral de las operadoras.

La inexistencia de una terminal especializada limita además la implementación de condiciones homogéneas de seguridad, accesibilidad, información, comodidad y control para la población usuaria, especialmente para personas adultas mayores, personas con discapacidad o movilidad reducida, mujeres embarazadas, niños y habitantes de las comunidades rurales.

La necesidad técnica de una infraestructura integral ha sido documentada dentro del proceso de planificación del proyecto. Mediante Oficio N.º GADMSD-DPR-2026-052-OF, de 29 de abril de 2026, la Dirección de Proyectos del GAD Municipal de Santo Domingo remitió un anteproyecto que contemplaba andenes, vías de maniobrabilidad, estacionamiento para seis unidades, sala de espera para aproximadamente 200 a 300 personas, oficinas, baterías sanitarias y accesos peatonales, evidenciando que la operación del transporte interparroquial rural requiere una infraestructura terminal y no únicamente un punto de parada o transferencia.

Posteriormente, la propuesta técnica presentada por la EPMT-SD el 5 de agosto de 2026, dentro de la Sexta Mesa Técnica de Trabajo del Juicio N.º 23331-2024-00239, estableció una configuración con seis (6) andenes, capacidad simultánea para seis (6) buses, aproximadamente 883 m² de sala de espera para alrededor de 300 personas, aproximadamente 420 m² destinados a carga y descarga y seis (6) boleterías que también podrán utilizarse para la gestión de encomiendas. La infraestructura requiere además áreas administrativas y de información, baterías sanitarias accesibles, circulación y maniobra exclusiva para buses, señalización, iluminación, sistemas de emergencia, videovigilancia CCTV y espacios destinados a seguridad y control operativo.

La problemática presenta también una dimensión social y económica, debido a que la Terminal Interparroquial Rural se encuentra directamente vinculada con la Plaza Comercial para los Comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y sus alrededores. Históricamente, la operación de la denominada “Mini Terminal” generaba flujo de pasajeros y actividad económica en este sector; por ello, la reubicación de los comerciantes hacia la nueva Plaza requiere mantener una afluencia sostenida de usuarios que contribuya a la sostenibilidad de sus actividades comerciales.



Mediante Oficio N.º GADMSD-DPR-2026-052-OF se señaló que el proyecto fue concebido para generar una simbiosis funcional entre el sistema de transporte y la actividad comercial. En concordancia con este planteamiento, los accesos peatonales a la Terminal se realizarán a través de la Plaza Comercial, mientras que el ingreso y salida vehicular de los buses se efectuará por la avenida Las Delicias, también denominada Corea del Sur, permitiendo separar los flujos peatonales y vehiculares y direccionar el movimiento de usuarios hacia los espacios internos de la Plaza.

La ejecución del proyecto se encuentra además relacionada con las actuaciones y consensos incorporados dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239. Mediante Auto de 27 de abril de 2026 se dejó constancia de que las seis operadoras de transporte interparroquial ingresarían obligatoriamente a la infraestructura vinculada con la Plaza Comercial y que los procesos necesarios para su materialización debían desarrollarse paralelamente con la construcción de dicha Plaza. Posteriormente, mediante Auto de 18 de mayo de 2026 se consolidó la concepción de la infraestructura como Terminal Interparroquial Rural, superando la propuesta inicial de una estación temporal de transferencia.

Consecuentemente, la problemática no puede resolverse únicamente mediante una parada, estacionamiento o infraestructura provisional, ni tampoco mediante la sola construcción física de la obra. Se requiere garantizar de manera integral su construcción, equipamiento, administración, operación, mantenimiento, seguridad, limpieza, control tecnológico, reposición de activos y sostenibilidad durante su funcionamiento.

En síntesis, la situación actual se caracteriza por la inexistencia de una Terminal Interparroquial Rural propia, especializada, segura, accesible, equipada y sostenible que concentre al cien por ciento (100 %) de las operadoras rurales, permita controlar integralmente sus rutas y frecuencias, atienda adecuadamente a la población rural, se integre funcional y económicamente con la Plaza Comercial y garantice la adecuada operación y conservación de la infraestructura durante su vida útil.

3.2. SOLUCIÓN PROPUESTA

Como solución a la problemática identificada, se propone la construcción, equipamiento, puesta en funcionamiento, administración, operación y mantenimiento de una Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo, destinada exclusivamente a concentrar y organizar el transporte interparroquial rural del cantón.

La infraestructura será implantada en un predio de aproximadamente 4.681,7776 m² y, conforme a los diseños y estudios disponibles, contemplará seis (6) andenes con capacidad para la operación simultánea de seis (6) buses, aproximadamente 883 m² de sala de espera con capacidad estimada para 300 usuarios, alrededor de 420 m² destinados a carga y descarga, seis (6) boleterías, áreas administrativas y de información, baterías sanitarias, zonas de circulación y maniobra vehicular, estacionamiento de buses, accesos peatonales y demás espacios necesarios para su funcionamiento.

La Terminal incorporará además sistemas de ingreso y salida vehicular, garitas de control, videovigilancia CCTV, control de accesos, señalización, iluminación, pantallas informativas, redes de voz y datos, respaldo eléctrico, perifoneo, telecomunicaciones y demás componentes tecnológicos y operativos definidos en los estudios y especificaciones técnicas.



El modelo operativo permitirá centralizar el ingreso de unidades autorizadas, control documental, asignación de andenes, embarque y desembarque de pasajeros, control de rutas, horarios y frecuencias y salida ordenada mediante un circuito interno, separando los flujos vehiculares y peatonales y mejorando las condiciones de seguridad y control.

La Terminal estará funcionalmente integrada con la Plaza Comercial para los Comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y sus alrededores, mediante el ingreso peatonal a través de sus espacios internos. Esta configuración permitirá que el flujo de pasajeros del transporte interparroquial rural contribuya a la actividad económica de la Plaza y, simultáneamente, facilitará la conexión de los usuarios rurales con la red de transporte público urbano del cantón.

Para viabilizar integralmente el proyecto se propone seleccionar un Aliado Estratégico que aporte el cien por ciento (100 %) de los recursos necesarios para la construcción y equipamiento inicial de la Terminal, asumiendo los riesgos que le sean asignados contractualmente. La obra tendrá un plazo previsto de ciento veinte (120) días calendario y deberá coordinarse para avanzar y culminar paralelamente con la Plaza Comercial, conforme a las actuaciones incorporadas dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239.

Una vez construida, equipada y habilitada la infraestructura, el Aliado Estratégico asumirá su administración, operación y mantenimiento integral durante el plazo que se establezca en el contrato, incluyendo mantenimiento preventivo, correctivo, rutinario y mayor; seguridad; limpieza; conservación de instalaciones; funcionamiento de sistemas tecnológicos; reposición y renovación de activos; atención a usuarios y demás actividades necesarias para garantizar la continuidad y calidad del servicio.

La recuperación de la inversión se realizará mediante los ingresos generados por la operación y explotación económica regulada de la Terminal, conforme a las fuentes legal y técnicamente aplicables y a los mecanismos de distribución que se establezcan contractualmente. La EPMT-SD mantendrá una participación económica en dichos ingresos, así como sus facultades de planificación, regulación, dirección, supervisión, fiscalización y control.

Al finalizar la relación contractual, las obras, instalaciones, equipamiento, sistemas, mejoras y demás activos sujetos a reversión deberán quedar a favor de la EPMT-SD en condiciones adecuadas de funcionamiento, conservación y operatividad, permitiendo que la inversión privada se traduzca además en fortalecimiento del patrimonio institucional.

De esta manera, la solución propuesta permite atender integralmente la problemática identificada mediante una infraestructura especializada para el transporte interparroquial rural, mejorar la seguridad y calidad del servicio, ordenar la operación de las seis operadoras, generar integración funcional con la Plaza Comercial, garantizar el mantenimiento de los activos durante el plazo contractual y viabilizar la ejecución del proyecto sin que la EPMT-SD deba financiar directamente la inversión inicial de construcción y equipamiento.

4. ANTECEDENTES

Mediante Ordenanza Municipal N.º M-023-VZC, discutida y aprobada por el Concejo del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santo Domingo en sesiones ordinarias celebradas los días



20 y 27 de diciembre de 2012, sancionada el 27 de diciembre de 2012, y publicada en el Suplemento del Registro Oficial N.º 865 el 8 de enero de 2013, se creó la Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito, Seguridad Vial y Terminales Terrestres de Santo Domingo, EPMT-SD, como entidad de derecho público, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía presupuestaria, financiera, económica, administrativa y de gestión.

La referida Ordenanza establece como objeto principal de la EPMT-SD la planificación, regulación, control, gestión, coordinación, administración y ejecución del Sistema de Movilidad del cantón, comprendiendo el tránsito, transporte, seguridad vial, terminales terrestres y su equipamiento. Asimismo, atribuye a la Empresa la planificación, regulación, administración y control de terminales terrestres; la contratación de estudios, obras y servicios del sistema de tránsito y transporte terrestre; la ejecución de proyectos; y la posibilidad de prestar servicios de interés público mediante asociaciones, contratos de gestión compartida, alianzas estratégicas, convenios de cooperación interinstitucional y otras formas asociativas permitidas por la ley.

Mediante Ordenanza Municipal N.º E-067-WEA, discutida y aprobada por el Concejo Municipal de Santo Domingo en sesiones ordinarias celebradas el 30 de agosto y 6 de septiembre de 2022, y sancionada el 12 de septiembre de 2022 por el Ing. Wilson Erazo Argoti, en calidad de Alcalde del cantón Santo Domingo, se expidió la Ordenanza Sustitutiva que establece el cuadro tarifario de los servicios prestados por la EPMT-SD.

Esta Ordenanza contempla, entre otros conceptos, tasas relacionadas con la operación de terminales terrestres, tales como frecuencias normales y extraordinarias, ingreso y estacionamiento de unidades de transporte, ingreso de vehículos particulares, taxis y carga liviana, así como el ticket de usuario del andén de salida.

Mediante Resolución N.º EPMT-SD-VOM-SE-022-2016-05-12-01, aprobada por el Directorio de la EPMT-SD en sesión extraordinaria realizada el 12 de mayo de 2016, se expidió el “Reglamento que regula la celebración de asociaciones, alianzas estratégicas o consorcios de la Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito, Seguridad Vial y Terminales Terrestres de Santo Domingo, EPMT-SD”. El instrumento regula el procedimiento institucional para seleccionar asociados, consorciados, socios o aliados estratégicos, así como las fases de autorización, elaboración de pliegos, invitación, recepción, evaluación, negociación, aprobación y formalización de los contratos o convenios correspondientes.

Posteriormente, mediante Resolución de Directorio N.º EPMT-SD-WEA-SO-025-2024-11-18-07, aprobada el 18 de noviembre de 2024, el Directorio de la EPMT-SD reformó parcialmente el referido Reglamento.

Con fecha 24 de octubre de 2025, el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santo Domingo, representado por el Ing. Wilson Erazo Argoti, en calidad de Alcalde del cantón, y la EPMT-SD, representada por el Dr. Héctor Fiallo Sandoval, en calidad de Gerente General, suscribieron el Convenio de Cooperación Interinstitucional entre el GAD Municipal de Santo Domingo y la EPMT-SD.

El convenio tiene por objeto coordinar acciones de apoyo técnico para el desarrollo de los proyectos institucionales de la EPMT-SD. Entre las obligaciones del GAD Municipal se encuentra brindar apoyo a través de la Dirección de Proyectos en la elaboración, revisión y aprobación de estudios y diseños definitivos, presupuestos, análisis de precios unitarios, cronogramas valorados, especificaciones técnicas, términos de referencia, documentos ambientales, procesos de fiscalización y demás componentes requeridos para la ejecución de obras. El convenio tiene una vigencia de dos años contados desde su suscripción.



El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santo Domingo delegó a la Empresa Pública Municipal de Construcción, Vivienda y de Aseo de Santo Domingo, EP-CONST, la ejecución del proyecto denominado “Plaza Comercial para los comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y sus alrededores”. En consecuencia, la EP-CONST actúa como entidad responsable de la contratación y ejecución de la Plaza Comercial, mediante el procedimiento: “IDENTIFICAR, SELECCIONAR UN ALIADO ESTRATÉGICO Y CONFORMAR UNA ALIANZA ESTRATÉGICA CON LA EMPRESA PÚBLICA DE CONSTRUCCIONES, VIVIENDA Y ASEO DE SANTO DOMINGO EP-CONST CON EL OBJETO DE REALIZAR OBRAS COMPLEMENTARIAS DEL PROYECTO PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL MALL SANTO DOMINGO FASE 2, UBICADO EN LA AV. RODRIGO LEÓN PESANTEZ Y AV. HÉCTOR AGUAVIL DOMINGO.”

La Terminal Interparroquial Rural se encuentra física y funcionalmente relacionada con este proyecto, puesto que debe construirse junto al área destinada a la Plaza Comercial y culminarse paralelamente a esta, conforme a los consensos y disposiciones emitidas dentro del proceso judicial correspondiente.

Mediante Auto de 27 de abril de 2026, emitido por el Dr. José Luis Maldonado Cando, Juez de la Unidad Judicial Civil del cantón Santo Domingo, dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239, se dejó constancia de la Primera Mesa Técnica de Trabajo con fines de consenso, celebrada el 24 de abril de 2026, con la participación del Alcalde del cantón, el Gerente General de la EPMT-SD, técnicos municipales, representantes de los comerciantes de la Peatonal 3 de Julio, profesionales invitados y la perito designada dentro de la causa.

En dicho Auto se estableció que las seis operadoras que prestan el servicio de transporte interparroquial rural ingresarían obligatoriamente a la infraestructura vinculada con la Plaza Comercial. Para efectos del presente informe, las denominaciones actuales de dichas operadoras son: Kennedy, Alluriquín, Reina de las Mercedes, Ruta 23, San Jacinto y Santo Domingo. También se señaló que su operación contribuiría al flujo de pasajeros y a la utilidad económica de los comerciantes que serían reubicados en la Plaza Comercial.

El referido Auto reviste especial importancia para la determinación de la modalidad del presente procedimiento, puesto que dejó constancia del compromiso de adoptar todas las medidas y recaudos legales y contractuales con el aliado estratégico, con el objeto de garantizar que la infraestructura de transporte interparroquial no pudiera ser trasladada y funcionara permanentemente junto a la Plaza Comercial. Asimismo, autorizó al GAD Municipal a iniciar inmediatamente los procesos necesarios para su materialización, a fin de que avanzara paralelamente con la edificación de la Plaza Comercial.

Finalmente, el Juez exhortó a que la infraestructura fuera moderna, acogedora y tecnológica, digna de las personas usuarias y especialmente de la población rural, y que constituyera un referente para otros cantones del país.

Mediante Oficio N.º GADMSD-DPR-2026-052-OF, de 29 de abril de 2026, suscrito por el Ing. Leopoldo Chicaiza, en calidad de Director de Proyectos del GAD Municipal de Santo Domingo, se remitió a la EPMT-SD la información correspondiente al área destinada a la entonces denominada “Estación de Transferencia de Pasajeros del Transporte Intracantonal Rural”, de acuerdo con el anteproyecto aprobado en la Mesa Técnica desarrollada el 24 de abril de 2026.

El documento identificó inicialmente una infraestructura compuesta por andenes, vías de maniobra, espacios para seis unidades de transporte, sala de espera para aproximadamente 200 a 300 personas, oficinas para encomiendas e información, baterías sanitarias y accesos peatonales vinculados con la Plaza Comercial. También destacó la relación funcional entre la movilidad de pasajeros y el desarrollo de las actividades comerciales.



Mediante Memorando N.º EPMT-SD-DTTT-2026-0643-M, de 4 de mayo de 2026, suscrito por el Ing. Rodrigo Páucar Mejía, en calidad de Director Técnico de Tránsito y Transporte de la EPMT-SD, se remitió la documentación elaborada por la Dirección de Proyectos del GAD Municipal y se dispuso la elaboración del análisis técnico necesario para determinar la viabilidad de gestionar el inmueble destinado a la infraestructura interparroquial.

En cumplimiento de dicha disposición se elaboró el Informe N.º EPMT-SD-DTTT-SGTT-2026-069-I, de 4 de mayo de 2026, suscrito por el Ing. Alex Gavilanes G., en calidad de Subdirector de Gestión de Tránsito y Transporte. El informe analizó la competencia institucional, la necesidad técnica, la ubicación, las dimensiones y las condiciones jurídicas del inmueble, y concluyó que la transferencia gratuita del predio a favor de la EPMT-SD constituía el mecanismo adecuado para viabilizar el proyecto. También recomendó formalizar la transferencia de dominio antes de iniciar inversiones, contrataciones o ejecución de obra, actualizar los estudios definitivos y mantener la coordinación técnica y jurídica con el GAD Municipal.

Con base en estos documentos, mediante Oficio N.º EPMT-SD-GG-HFS-2026-04885-OF, de 4 de mayo de 2026, suscrito por el Dr. Héctor Fiallo Sandoval, en calidad de Gerente General de la EPMT-SD, se remitió al Ing. Wilson Erazo Argoti, Alcalde del cantón Santo Domingo, el informe técnico correspondiente y se solicitó el inicio de las acciones administrativas y jurídicas necesarias para concretar la donación del inmueble a favor de la Empresa Pública.

Mediante Auto de 4 de mayo de 2026, emitido por el Dr. José Luis Maldonado Cando, Juez de la Unidad Judicial Civil del cantón Santo Domingo, dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239, se convocó a la Segunda Mesa de Diálogos y se dispuso la realización de visitas organizadas al sitio de construcción, a fin de que las asociaciones, comerciantes independientes y demás personas involucradas conocieran tanto la Plaza Comercial como la infraestructura de transporte interparroquial proyectada. El Auto incluyó expresamente a los comerciantes denominados “Independientes Ex Mini Terminal”, evidenciando la relación histórica entre la actividad comercial de la Peatonal 3 de Julio y la prestación del servicio de transporte rural.

Mediante Auto de 14 de mayo de 2026, emitido por el mismo Juez dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239, se aclararon los requisitos para el ingreso de comerciantes a las visitas programadas y se convocó a la Tercera Mesa de Diálogos, con el propósito de continuar el proceso participativo y la construcción de consensos relacionados con la Plaza Comercial y sus componentes complementarios.

Mediante Auto de 18 de mayo de 2026, emitido por el Dr. José Luis Maldonado Cando, Juez de la Unidad Judicial Civil del cantón Santo Domingo, dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239, luego de las visitas realizadas los días 15 y 16 de mayo de 2026, se exhortó al GAD Municipal de Santo Domingo a presentar las especificaciones referentes al funcionamiento de la “Terminal Interparroquial Rural”, ubicada dentro de las instalaciones de la Plaza Comercial para los comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y sus alrededores.

Este Auto constituye el antecedente que consolida la evolución conceptual del proyecto: la infraestructura dejó de ser tratada únicamente como una estación temporal de transferencia o de paso y pasó a configurarse como una Terminal Interparroquial Rural, destinada a concentrar el inicio y finalización de las rutas y frecuencias de las seis operadoras rurales del cantón.

Mediante Auto de 22 de mayo de 2026, emitido por el Dr. José Luis Maldonado Cando dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239, se concedió una prórroga para la presentación de observaciones derivadas de las visitas, se puso en conocimiento del GAD Municipal el informe elaborado por la perito Arq. Andrea Elisa Salazar Moreno y se convocó a la Segunda Mesa Técnica de Trabajo para



el 27 de mayo de 2026. El Juez reiteró que las mesas de diálogo y trabajo debían regirse por los principios de voluntariedad y buena disposición para construir consensos entre los involucrados.

Posteriormente, mediante Auto emitido luego de la Tercera Mesa de Diálogos celebrada el 30 de mayo de 2026, dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239, el referido Juez convocó a la Tercera Mesa Técnica de Trabajo para el 3 de junio de 2026, con el objeto de analizar técnicamente las observaciones y propuestas formuladas respecto de la construcción de la Plaza Comercial. Asimismo, dispuso la presentación de información técnica y jurídica relacionada con el valor del inmueble y reiteró la obligación de continuar la búsqueda de consensos entre el GAD Municipal, comerciantes y técnicos participantes.

En sesión ordinaria celebrada el 23 de junio de 2026, el Concejo del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santo Domingo aprobó la Resolución N.º GADMSD-WEA-SO-195-2026-06-23-06, contenida en la Certificación N.º 195-06-1380, mediante la cual resolvió cambiar la categoría del bien de dominio público a bien de dominio privado y autorizar su donación a favor de la EPMT-SD.

La Resolución identificó el inmueble como Lote 3B-2, con una superficie de 4.681,7776 m², ubicado en el sector comprendido por las avenidas Rodrigo León Pesantes, Las Delicias y Héctor Aguavil. Para adoptar esta decisión, el Concejo Municipal consideró los informes técnicos, administrativos, financieros, catastrales y jurídicos emitidos por las dependencias municipales competentes.

La decisión fue comunicada a la EPMT-SD mediante Oficio N.º GADMSD-SG-2026-968-OF, de 2 de julio de 2026, suscrito por el Abg. Miguel Ángel Moreta Rojas, en calidad de Secretario General del GAD Municipal de Santo Domingo.

Mediante Memorando N.º EPMT-SD-DATH-2026-2446-M, de 9 de julio de 2026, suscrito por la Ing. Valeria Zambrano Alvarado, en calidad de Directora Administrativa y de Talento Humano de la EPMT-SD, se solicitó al Gerente General autorizar la gestión ante el GAD Municipal para obtener los estudios definitivos de la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo.

El memorando recopiló los antecedentes judiciales, técnicos y administrativos del proyecto, reconoció que la infraestructura inicialmente denominada “Estación de Transferencia de Transporte Interparroquial” había evolucionado a “Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo” y solicitó la entrega de estudios arquitectónicos, estructurales, hidrosanitarios, eléctricos, electrónicos, mecánicos y contra incendios; memorias técnicas; presupuesto referencial; análisis de precios unitarios; desagregación tecnológica y VAE; cronograma valorado; especificaciones técnicas; documentación ambiental; permisos; aprobaciones; y el análisis financiero y socioeconómico con su correspondiente corrida financiera.

Mediante Oficio N.º EPMT-SD-GG-HFS-2026-07486-OF, de 16 de julio de 2026, emitido por la Gerencia General de la EPMT-SD, se solicitó formalmente a la Dirección de Proyectos del GAD Municipal la elaboración y remisión de los estudios del proyecto “Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo”, conforme se deja constancia en la posterior respuesta de dicha dependencia municipal.

Mediante Auto de 3 de agosto de 2026, emitido por el Dr. José Luis Maldonado Cando, Juez de la Unidad Judicial Civil del cantón Santo Domingo, dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239, se dispuso que la EPMT-SD realizara una exposición visual sobre las especificaciones técnicas y operativas para el funcionamiento de la Terminal Interparroquial Rural y sobre el número de líneas urbanas que tendrían paradas en el entorno de la Plaza Comercial.



En el mismo Auto se ordenó que la empresa pública correspondiente expusiera los avances de la construcción de la Plaza Comercial y el cronograma de ejecución de la Terminal Interparroquial Rural.

Mediante Oficio N.º GADMSD-DPR-2026-091-OF, de 4 de agosto de 2026, suscrito por el Ing. Leopoldo Chicaiza, en calidad de Director de Proyectos encargado del GAD Municipal de Santo Domingo, se comunicó a la Gerencia General de la EPMT-SD que, para continuar con el proceso de diseño de la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo, era necesario remitir la documentación preparatoria correspondiente.

El Director de Proyectos solicitó, entre otros documentos, la comprobación de la propiedad del inmueble, la verificación de la existencia de obras similares en el sitio, el perfil del proyecto con su justificación, alcance, espacios y usuarios, y el respectivo informe de necesidad. También requirió remitir las cantidades, especificaciones técnicas, cotizaciones y demás características del equipamiento requerido para el funcionamiento de la terminal.

En cumplimiento de lo dispuesto dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239, el 5 de agosto de 2026 la EPMT-SD efectuó una presentación técnica de la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo en la Sexta Mesa Técnica de Trabajo.

La presentación abordó el estado del proyecto, la ubicación, la infraestructura proyectada, el funcionamiento operativo, la seguridad, la accesibilidad, la relación con la Plaza Comercial y las líneas de transporte urbano cercanas. Se presentó una solución con seis andenes, capacidad simultánea para seis buses, sala de espera, área de carga y descarga, seis boleterías —que también podrán prestar servicios de encomiendas— y espacios complementarios para información, control y servicios sanitarios. Asimismo, se reafirmó a las operadoras Kennedy, Alluriquín, Reina de las Mercedes, Ruta 23, San Jacinto y Santo Domingo.

La exposición planteó que el ingreso peatonal a la Terminal se articulará exclusivamente a través de la Plaza Comercial, mientras que el ingreso y salida vehicular se realizarán por la avenida Las Delicias, también denominada Corea del Sur. La propuesta contempla control documental, asignación de andenes, embarque y desembarque, control de frecuencias, señalización, iluminación, accesibilidad universal y cámaras de videovigilancia.

En agosto de 2026, la Dirección de Proyectos del GAD Municipal de Santo Domingo elaboró la Lámina AE01 – Emplazamiento general, diseñada por el Ing. Leopoldo Chicaiza y el Arq. Sandro Moreira, en la que se identifica la implantación de la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo, sus accesos, circulación vehicular, sala de espera, andenes, estacionamiento de buses, área de carga y descarga, área de expansión y articulación con la Plaza Comercial. La lámina emplea como referencia el Lote 3B-2, con un área de 4.681,7776 m², sin perjuicio de la denominación definitiva que consta en la escritura pública de donación.

También se elaboró la Lámina AE02 – Planta arquitectónica, elevaciones, secciones y perspectivas, correspondiente al bloque de información, oficinas, boleterías, baterías sanitarias, sala de espera y andenes. Estos planos constituyen la información arquitectónica más reciente disponible y, en caso de diferencias con documentos preliminares, serán considerados como referencia técnica actual, sin perjuicio de los estudios definitivos de las demás ingenierías y de sus respectivas aprobaciones.

Posteriormente, mediante escritura pública de donación N.º 20262301007P01437, otorgada el 28 de agosto de 2026 ante la Notaría Séptima del cantón Santo Domingo, a cargo del Dr. Wilson Viñan Valverde Bayas, el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santo Domingo otorgó a favor de la Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito, Seguridad Vial y Terminales Terrestres de Santo Domingo, EPMT-SD, la donación del inmueble destinado a la



construcción y funcionamiento de la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo. La escritura establece un avalúo de USD 327.900,69.

5. JUSTIFICACIÓN

La ejecución del proyecto denominado “SELECCIÓN DE UN ALIADO ESTRATÉGICO PARA LA CONSTRUCCIÓN, EQUIPAMIENTO, ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA TERMINAL INTERPARROQUIAL RURAL DE SANTO DOMINGO” se justifica, en primer término, por la necesidad institucional de dar cumplimiento a las actuaciones, disposiciones y consensos incorporados dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239, sustanciado ante la Unidad Judicial Civil del cantón Santo Domingo, en el cual se determinó la implementación de una infraestructura destinada al transporte interparroquial rural vinculada funcionalmente a la Plaza Comercial para los comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y sus alrededores.

En consecuencia, la construcción de la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo no constituye únicamente una iniciativa administrativa de la EPMT-SD, sino que responde a compromisos y determinaciones incorporados formalmente dentro de un proceso judicial en ejecución, por lo que las actuaciones institucionales deben orientarse a su materialización y no pueden desarrollarse de manera contraria a lo dispuesto y consensuado dentro de dicho proceso.

Mediante Auto de 27 de abril de 2026, emitido por el Dr. José Luis Maldonado Cando, Juez de la Unidad Judicial Civil del cantón Santo Domingo, dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239, se dejó constancia de la Primera Mesa Técnica de Trabajo con fines de consenso, realizada el 24 de abril de 2026, con participación del Alcalde del cantón Santo Domingo, el Gerente General de la EPMT-SD, técnicos municipales, representantes y técnicos de los comerciantes de la Peatonal 3 de Julio, profesionales invitados y la perito designada dentro de la causa. En dicha mesa se estableció la incorporación obligatoria de las seis operadoras de transporte interparroquial rural, actualmente identificadas como Kennedy, Alluriquin, Reina de las Mercedes, Ruta 23, San Jacinto y Santo Domingo.

En la misma providencia judicial se dejó constancia de que el GAD Municipal de Santo Domingo contaba con la aprobación por consenso para comenzar de forma inmediata los procesos pertinentes tendientes a materializar la infraestructura, señalándose expresamente que esta debía avanzar “a la par con la Edificación de la Plaza Comercial”. Esta determinación resulta especialmente relevante para la planificación del presente proyecto, puesto que vincula temporalmente la construcción de la Terminal Interparroquial Rural con la ejecución de la Plaza Comercial.

La Plaza Comercial es ejecutada por la Empresa Pública de Construcciones, Vivienda y Aseo de Santo Domingo EP-CONST, por delegación del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santo Domingo, mediante el proyecto denominado “IDENTIFICAR, SELECCIONAR UN ALIADO ESTRATÉGICO Y CONFORMAR UNA ALIANZA ESTRATÉGICA CON LA EMPRESA PÚBLICA DE CONSTRUCCIONES, VIVIENDA Y ASEO DE SANTO DOMINGO EP-CONST CON EL OBJETO DE REALIZAR OBRAS COMPLEMENTARIAS DEL PROYECTO PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL MALL SANTO DOMINGO FASE 2, UBICADO EN LA AV. RODRIGO LEÓN PESANTEZ Y AV. HÉCTOR AGUAVIL DOMINGO”.

Conforme a la programación contractual de dicho proyecto, la Plaza Comercial debe culminar hasta enero de 2027. En consecuencia, considerando que para la construcción de la Terminal Interparroquial Rural se ha previsto un plazo de ciento veinte (120) días calendario, existe una restricción temporal significativa para completar los estudios definitivos, estructurar el



procedimiento, desarrollar las fases preparatoria y precontractual y posteriormente ejecutar la obra dentro del período requerido, de forma que la Terminal Interparroquial Rural pueda culminarse paralelamente con la Plaza Comercial, conforme a lo incorporado dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239.

Esta restricción temporal constituye uno de los elementos principales que justifican analizar una modalidad distinta a una contratación tradicional de obra financiada mediante endeudamiento. De optarse por un procedimiento ordinario de contratación pública financiado mediante crédito, la EPMT-SD tendría que gestionar previamente los recursos necesarios ante una entidad financiera, lo cual implica la preparación y presentación de documentación técnica, económica, financiera y jurídica, procesos de evaluación y aprobación del financiamiento y demás actuaciones propias del otorgamiento del crédito. Dichas gestiones demandan un período adicional que no resulta compatible con el cronograma actualmente disponible para cumplir la ejecución paralela de ambos proyectos.

Esta situación adquiere mayor relevancia considerando que, al mes de agosto de 2026, los estudios y diseños complementarios del proyecto se encuentran todavía en desarrollo por parte de la Dirección de Proyectos del GAD Municipal de Santo Domingo. En la presentación efectuada el 5 de agosto de 2026 dentro de la mesa técnica correspondiente al Juicio N.º 23331-2024-00239, se informó que los estudios y diseños se encontraban en desarrollo. En consecuencia, una alternativa que dependa adicionalmente de la obtención de un crédito posterior a la consolidación de los estudios podría extender el inicio de la fase constructiva más allá del período compatible con la obligación de ejecutar la Terminal Interparroquial Rural paralelamente con la Plaza Comercial.

Considerando el plazo de ciento veinte (120) días calendario previsto para la ejecución de la obra y la necesidad de que esta se encuentre concluida conjuntamente con la Plaza Comercial, la planificación institucional dispone de un margen reducido, estimado en aproximadamente dos meses, para culminar los estudios pendientes y desarrollar las actuaciones preparatorias y precontractuales necesarias. En este contexto, incorporar adicionalmente un procedimiento de obtención de financiamiento mediante crédito incrementaría significativamente el riesgo de que la obra no pueda iniciar con la oportunidad requerida y, consecuentemente, de que no sea posible cumplir dentro del período establecido con las disposiciones y compromisos judicialmente incorporados en el Juicio N.º 23331-2024-00239.

Por esta razón, se propone estructurar el proyecto mediante la modalidad de Alianza Estratégica, bajo un esquema en el cual un aliado privado aporte el cien por ciento (100 %) del capital necesario para financiar la construcción y equipamiento de la Terminal Interparroquial Rural, sin que la EPMT-SD deba obtener previamente un crédito para financiar directamente la inversión inicial de la obra.

Esta modalidad se plantea como una alternativa que permitiría atender simultáneamente dos necesidades institucionales: por una parte, contar oportunamente con los recursos económicos necesarios para ejecutar la infraestructura dentro del cronograma requerido por el proceso judicial; y, por otra, estructurar un modelo sostenible para su posterior administración, operación y mantenimiento.

Bajo el esquema propuesto, el Aliado Estratégico asumiría la inversión inicial y los riesgos financieros, constructivos, operativos y comerciales que se determinen en los documentos del procedimiento y en el contrato, y posteriormente asumiría la administración, operación y mantenimiento integral de la Terminal Interparroquial Rural durante un plazo determinado. Dicho plazo aún no se encuentra definido y deberá establecerse técnicamente en función de la corrida financiera del proyecto, considerando la inversión inicial, costos de operación y mantenimiento, ingresos proyectados, riesgos asumidos, rentabilidad razonable y período necesario para la recuperación de la inversión.

La recuperación de la inversión realizada por el Aliado Estratégico se propone mediante la explotación económica y operación de la Terminal Interparroquial Rural durante el plazo contractual que resulte de la corrida financiera, bajo un modelo de distribución de ingresos entre el Aliado Estratégico y la EPMT-SD. Los porcentajes de participación, mecanismos de recaudación, liquidación, distribución, control y demás condiciones económicas deberán ser establecidos posteriormente en los Términos de Referencia, pliegos y contrato, con sustento en los estudios económicos y financieros definitivos.

Este esquema permitiría que, durante el período de recuperación de la inversión, el Aliado Estratégico obtenga los ingresos que contractualmente le correspondan por la operación de la Terminal, mientras que la EPMT-SD mantenga una participación en los ingresos generados, conforme a los porcentajes y condiciones que se determinen. De esta manera, la Empresa no tendría que destinar los recursos necesarios para financiar directamente el cien por ciento de la construcción y equipamiento inicial, pero conservaría una fuente de ingresos derivada del funcionamiento de la infraestructura.

La propuesta guarda relación con el modelo de capacidad asociativa de las empresas públicas, mediante el cual es posible incorporar inversión privada, asignar riesgos al aliado y establecer mecanismos contractuales para la recuperación de la inversión, manteniendo la empresa pública sus facultades institucionales de dirección, regulación, supervisión, fiscalización y control. Como referencia de estructuración de este tipo de modalidad, en el proceso similar correspondiente al Terminal Terrestre interprovincial se ha planteado que la inversión privada sea recuperada mediante la explotación económica de la infraestructura y que exista una participación económica a favor de la EPMT-SD.

La modalidad propuesta presenta además una ventaja patrimonial para la EPMT-SD, debido a que la inversión privada se materializará en infraestructura pública destinada permanentemente al servicio de transporte interparroquial rural. Conforme a las condiciones que se establezcan contractualmente, las obras, instalaciones, equipamiento y mejoras vinculadas al proyecto deberán permanecer o revertir a favor de la EPMT-SD al finalizar la relación contractual, en adecuadas condiciones de funcionamiento y conservación. De esta forma, además de mantener una participación en los ingresos durante la vigencia de la alianza, la Empresa contará con un activo destinado a fortalecer su patrimonio institucional y la prestación del servicio público.

Es importante señalar que la propuesta de Alianza Estratégica no implica que la EPMT-SD transfiera la titularidad de sus competencias. La Empresa conservará las atribuciones de planificación, regulación, dirección, supervisión, fiscalización y control de la Terminal Interparroquial Rural, mientras que el Aliado Estratégico asumirá contractualmente la ejecución de la inversión y la administración, operación y mantenimiento integral de la infraestructura durante el plazo establecido.

La utilización de esta modalidad también encuentra relación directa con las actuaciones judiciales del proyecto. En el Auto de 27 de abril de 2026, emitido por el Dr. José Luis Maldonado Cando, Juez de la Unidad Judicial Civil del cantón Santo Domingo, dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239, se dejó constancia del compromiso de que la infraestructura destinada al transporte interparroquial quedara “blindada”, de manera que no pudiera ser trasladada a otro sitio distinto del acordado, señalándose que se adoptarían las medidas y recaudos legales y contractuales correspondientes con el Aliado Estratégico para garantizar su funcionamiento permanente en el lugar definido.

Por consiguiente, la referencia expresa al Aliado Estratégico dentro de una providencia emitida en el Juicio N.º 23331-2024-00239 constituye un antecedente particularmente relevante para la modalidad que actualmente se propone. La Alianza Estratégica no se plantea únicamente como una alternativa financiera, sino también como un mecanismo contractual que permite establecer obligaciones de

permanencia, ejecución, operación, mantenimiento y control que garanticen el cumplimiento de las condiciones acordadas dentro del proceso judicial.

Posteriormente, mediante Auto de 18 de mayo de 2026, emitido por el Dr. José Luis Maldonado Cando, Juez de la Unidad Judicial Civil del cantón Santo Domingo, dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239, luego de las visitas realizadas los días 15 y 16 de mayo de 2026, se exhortó al GAD Municipal de Santo Domingo para que, conforme a lo aprobado en la Segunda Mesa de Diálogos, presente las especificaciones referentes al funcionamiento de la Terminal Interparroquial Rural ubicada dentro de las instalaciones de la Plaza Comercial. Este Auto consolidó la concepción del proyecto como una terminal y no únicamente como una estación temporal de transferencia.

De igual forma, mediante Auto de 3 de agosto de 2026, emitido por el Dr. José Luis Maldonado Cando, Juez de la Unidad Judicial Civil del cantón Santo Domingo, dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239, se dispuso la participación de la EPMT-SD en la Sexta Mesa Técnica de Trabajo y se estableció dentro del orden de exposiciones que la “Empresa Pública respectiva o el llamado Aliado Estratégico” debía exponer los avances de la construcción de la Plaza Comercial y el cronograma de ejecución de la Terminal Interparroquial Rural ubicada dentro de dicha Plaza. Esta nueva referencia judicial al Aliado Estratégico refuerza la pertinencia de analizar y proponer esta modalidad para la materialización del proyecto.

En este contexto, debe resaltarse que los autos antes señalados constituyen providencias judiciales emitidas dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239. La EPMT-SD debe orientar sus actuaciones a garantizar su observancia y materialización dentro de los plazos y condiciones establecidos en el proceso.

La justificación del proyecto también se sustenta en razones técnicas. Mediante Oficio N.º EPMT-SD-GG-HFS-2026-6006-OF, de 29 de mayo de 2026, suscrito por el Dr. Héctor Fiallo Sandoval, Gerente General de la EPMT-SD, se remitió al Alcalde del cantón Santo Domingo el informe técnico referente a los requerimientos del proyecto Terminal Interparroquial Rural. Como parte del citado oficio consta el Informe N.º EPMT-SD-DTTT-SGTT-2026-087-M, de 29 de mayo de 2026, elaborado por el Ing. Alex Gavilanes, Subdirector de Gestión de Tránsito y Transporte, mediante el cual se efectuó el análisis técnico de la infraestructura proyectada y se determinó que sus características son compatibles con una Terminal Terrestre Tipología T2.

En dicho informe se determinaron además requerimientos técnicos, operativos, funcionales y tecnológicos para la adecuada operación de la terminal, incluyendo sistemas de ingreso y salida vehicular, garitas de control, videovigilancia mediante CCTV, instalaciones sanitarias, seis boleterías que también permitirán la gestión de encomiendas, oficina administrativa, sala de espera, pantallas informativas, control de accesos, señalización, iluminación, equipamiento de andenes, instalaciones eléctricas, redes de voz y datos, respaldo eléctrico, canalización de fibra óptica, perifoneo y cobertura Wi-Fi institucional, entre otros componentes.

La construcción de la Terminal Interparroquial Rural permitirá concentrar en una infraestructura especializada a las seis operadoras que conforman el transporte interparroquial rural del cantón: Kennedy, Alluriquín, Reina de las Mercedes, Ruta 23, San Jacinto y Santo Domingo. La terminal permitirá organizar el ingreso y salida de las unidades, control documental, asignación de andenes, embarque y desembarque, control de rutas y frecuencias, venta de boletos, gestión de encomiendas, atención a usuarios y demás actividades propias de una infraestructura terminal. La propuesta técnica socializada el 5 de agosto de 2026 contempla seis andenes, capacidad simultánea para seis buses, una sala de espera de aproximadamente 883 m², capacidad aproximada para 300 usuarios, un área de carga y descarga de alrededor de 420 m² y seis boleterías.

Asimismo, la Terminal Interparroquial Rural mantiene una relación funcional y económica directa con la Plaza Comercial. Mediante Oficio N.º GADMSD-DPR-2026-052-OF, de 29 de abril de 2026, suscrito por el Ing. Leopoldo Chicaiza, Director de Proyectos encargado del GAD Municipal de Santo Domingo, se señaló que el diseño de la infraestructura fue concebido para garantizar una simbiosis funcional entre el sistema de transporte y la actividad comercial, procurando que el flujo de usuarios potencie la vitalidad económica de la Plaza Comercial.

Conforme a los acuerdos alcanzados con los comerciantes y el GAD Municipal de Santo Domingo, los ingresos peatonales a la Terminal Interparroquial Rural se realizarán exclusivamente a través de la Plaza Comercial, permitiendo que el flujo de pasajeros rurales se articule con sus espacios internos; mientras que el ingreso y salida vehicular se realizará por la avenida Las Delicias, también denominada Corea del Sur. La presentación técnica de 5 de agosto de 2026 recoge expresamente la integración funcional entre movilidad y comercio y la articulación del recorrido peatonal con los espacios internos de la Plaza Comercial.

Adicionalmente, la implantación de la Terminal Interparroquial Rural junto a la Plaza Comercial permitirá generar un punto de integración entre el sistema de transporte público urbano y el transporte interparroquial rural del cantón. Esta integración fue expuesta por la EPMT-SD el 5 de agosto de 2026, durante la Sexta Mesa Técnica de Trabajo desarrollada dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239, en cumplimiento del Auto de 3 de agosto de 2026, mediante el cual se dispuso que la Empresa informara sobre las líneas de transporte urbano que tendrían paradas en el entorno de la Plaza Comercial. En dicha presentación se abordó específicamente la movilidad urbana y las paradas de buses vinculadas al sector. Actualmente se encuentran seis (6) líneas urbanas previstas para brindar conectividad con la Plaza Comercial, sin perjuicio de que posteriormente puedan incorporarse otras conforme a las necesidades de movilidad y a la planificación que efectúe la EPMT-SD. Esta configuración permitirá que los usuarios provenientes de las parroquias rurales puedan conectarse con la red de transporte urbano desde un mismo nodo y, en sentido inverso, que los usuarios urbanos accedan directamente al transporte interparroquial rural, reduciendo desplazamientos adicionales y consolidando al conjunto Plaza Comercial-Terminal Interparroquial Rural como un punto de intercambio e integración del transporte público urbano y rural del cantón Santo Domingo.

En consecuencia, la Terminal Interparroquial Rural no cumple exclusivamente una función de movilidad, sino que constituye también un componente esencial para el cumplimiento de la finalidad social y económica asociada a la reubicación de los comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y sus alrededores, generando un flujo permanente de usuarios hacia la nueva Plaza Comercial y contribuyendo a la sostenibilidad de las actividades económicas desarrolladas en su interior.

Por todo lo expuesto, se propone implementar el proyecto mediante una Alianza Estratégica, en la cual el Aliado Estratégico aporte el cien por ciento (100 %) de los recursos requeridos para la inversión inicial de construcción y equipamiento, asuma los riesgos que le sean asignados y posteriormente administre, opere y mantenga la Terminal Interparroquial Rural durante el plazo que técnicamente determine la corrida financiera. La inversión sería recuperada mediante los ingresos generados por el funcionamiento y explotación económica de la Terminal, bajo un mecanismo de participación y distribución de ingresos entre el Aliado Estratégico y la EPMT-SD que deberá definirse posteriormente en función de los estudios financieros y de las condiciones establecidas en los documentos contractuales.

Este modelo permitiría evitar que la EPMT-SD tenga que esperar la obtención de financiamiento crediticio para iniciar la obra, reduciría la presión sobre sus recursos institucionales, permitiría transferir al sector privado riesgos financieros, constructivos, operativos y comerciales, mantendría una participación económica a favor de la Empresa durante la operación y, adicionalmente, permitiría

que la inversión ejecutada se materialice en infraestructura pública destinada permanentemente al servicio del cantón.

La propuesta de Alianza Estratégica se considera, por tanto, una alternativa compatible con la urgencia temporal del proyecto, con la necesidad de concluir la Terminal Interparroquial Rural paralelamente con la Plaza Comercial y con las disposiciones y compromisos incorporados dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239. Su estructuración definitiva deberá encontrarse respaldada por los estudios técnicos, económicos y financieros del proyecto, especialmente por la corrida financiera que permita determinar el plazo de administración y recuperación de la inversión, la distribución de ingresos, los riesgos asumidos por cada parte y las demás condiciones de la relación asociativa.

En virtud de los antecedentes expuestos, existe una justificación judicial, técnica, temporal, operativa, social, económica, financiera y empresarial para iniciar el procedimiento denominado “SELECCIÓN DE UN ALIADO ESTRATÉGICO PARA LA CONSTRUCCIÓN, EQUIPAMIENTO, ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA TERMINAL INTERPARROQUIAL RURAL DE SANTO DOMINGO”, como propuesta orientada a garantizar la ejecución oportuna de la infraestructura, el cumplimiento de las disposiciones y compromisos judicialmente incorporados, la adecuada atención a la población rural, la integración funcional con la Plaza Comercial, la sostenibilidad de la operación y el fortalecimiento del patrimonio público de la EPMT-SD.

6. PROYECTOS RELACIONADOS Y/O COMPLEMENTARIOS

El proyecto “TERMINAL INTERPARROQUIAL RURAL DE SANTO DOMINGO” se encuentra directamente relacionado con otros proyectos, estudios y actuaciones técnicas cuya ejecución coordinada resulta necesaria para garantizar su adecuada implantación, funcionamiento e integración con el sistema de movilidad y con el entorno urbano y comercial.

El principal proyecto relacionado corresponde a la “PLAZA COMERCIAL PARA LOS COMERCIANTES DE LA PEATONAL 3 DE JULIO Y DE SUS ALREDEDORES”, cuya ejecución se encuentra a cargo de la Empresa Pública de Construcciones, Vivienda y Aseo de Santo Domingo EP-CONST, por delegación del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santo Domingo. La Plaza Comercial se ejecuta mediante el procedimiento denominado “IDENTIFICAR, SELECCIONAR UN ALIADO ESTRATÉGICO Y CONFORMAR UNA ALIANZA ESTRATÉGICA CON LA EMPRESA PÚBLICA DE CONSTRUCCIONES, VIVIENDA Y ASEO DE SANTO DOMINGO EP-CONST CON EL OBJETO DE REALIZAR OBRAS COMPLEMENTARIAS DEL PROYECTO PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL MALL SANTO DOMINGO FASE 2, UBICADO EN LA AV. RODRIGO LEÓN PESANTEZ Y AV. HÉCTOR AGUAVIL DOMINGO”.

La relación entre ambos proyectos es física, funcional, económica y temporal. La Terminal Interparroquial Rural se implantará junto a la Plaza Comercial y sus accesos peatonales se articularán a través de los espacios internos de esta, mientras que el ingreso y salida vehicular de las unidades de transporte se realizará por la avenida Las Delicias, también denominada Corea del Sur. Esta configuración busca generar una simbiosis funcional entre movilidad y actividad comercial, de manera que el flujo de pasajeros provenientes de las parroquias rurales contribuya a la actividad económica de la Plaza Comercial.

Asimismo, ambos proyectos mantienen una vinculación temporal derivada de las actuaciones incorporadas dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239. En el Auto de 27 de abril de 2026 se dejó constancia de que los procesos tendientes a materializar la infraestructura destinada al transporte interparroquial debían avanzar “a la par con la Edificación de la Plaza Comercial”. Conforme a la programación disponible, la Plaza Comercial tiene previsto culminar hasta enero de 2027, mientras que para la construcción de la Terminal Interparroquial Rural se ha previsto un plazo de ciento veinte (120) días calendario, por lo que ambos proyectos deberán mantener una planificación y coordinación técnica permanente.

Como componente técnico relacionado se identifican los estudios y diseños definitivos de la Terminal Interparroquial Rural, desarrollados con el apoyo de la Dirección de Proyectos del GAD Municipal de Santo Domingo en el marco del Convenio de Cooperación Interinstitucional suscrito con la EPMT-SD. Estos estudios comprenden, entre otros, los diseños arquitectónicos, estructurales, hidro-sanitarios, eléctricos, electrónicos, mecánicos y contra incendios; memorias técnicas; presupuesto referencial; análisis de precios unitarios; cronograma valorado; especificaciones técnicas; documentación ambiental; y estudios económicos y financieros requeridos para la ejecución integral del proyecto. Dichos documentos constituyen la base técnica para la posterior construcción y equipamiento de la Terminal.

Adicionalmente, como actuación complementaria se encuentra la reestructuración de determinadas líneas de transporte público urbano y la implementación de paradas en el entorno de la Plaza Comercial, con el propósito de generar conectividad entre la red urbana y el transporte interparroquial rural. Esta integración fue expuesta por la EPMT-SD el 5 de agosto de 2026, durante la Sexta Mesa Técnica de Trabajo desarrollada dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239. Actualmente se encuentran previstas seis (6) líneas urbanas para brindar conectividad con la Plaza Comercial, sin perjuicio de que posteriormente puedan incorporarse otras conforme a la demanda y planificación de movilidad.

La articulación entre estas líneas urbanas y las seis operadoras de transporte interparroquial rural permitirá consolidar al conjunto Plaza Comercial–Terminal Interparroquial Rural como un nodo de intercambio de transporte público, facilitando que los usuarios provenientes de las parroquias rurales puedan conectarse con diferentes sectores urbanos y que, en sentido inverso, los usuarios de la ciudad accedan al transporte interparroquial desde un mismo punto.

Finalmente, como actividad complementaria durante la fase constructiva deberá considerarse la fiscalización de la obra, necesaria para verificar que la ejecución se realice conforme a los estudios definitivos, planos, especificaciones técnicas, presupuesto, cronograma valorado, normativa aplicable y demás condiciones contractuales. La fiscalización deberá controlar, entre otros aspectos, cantidades ejecutadas, calidad de materiales, procedimientos constructivos, pruebas y ensayos, avance físico y económico, cumplimiento del plazo de ciento veinte (120) días calendario y correcta instalación y puesta en funcionamiento del equipamiento y sistemas tecnológicos.

En consecuencia, la adecuada ejecución de la Terminal Interparroquial Rural requiere mantener una coordinación permanente con la Plaza Comercial, los estudios definitivos del proyecto, la integración con la red de transporte urbano y las actividades de fiscalización y control de la construcción, debido a que estos componentes se complementan para garantizar que la nueva infraestructura funcione

como un sistema integrado de movilidad, comercio y servicios para la población urbana y rural del cantón Santo Domingo.

7. OBJETIVOS

El objeto del presente procedimiento es la “SELECCIÓN DE UN ALIADO ESTRATÉGICO PARA LA CONSTRUCCIÓN, EQUIPAMIENTO, ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA TERMINAL INTERPARROQUIAL RURAL DE SANTO DOMINGO”.

7.1 Objetivo General

- Seleccionar un Aliado Estratégico que aporte el financiamiento, capacidad técnica, operativa, tecnológica y empresarial necesaria para la construcción y equipamiento de la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo y que, posteriormente, asuma su administración, operación y mantenimiento durante el plazo que se establezca en el contrato, bajo un modelo de gestión eficiente, sostenible y orientado a garantizar la adecuada prestación del servicio de transporte interparroquial rural, la recuperación de la inversión privada, la generación de beneficios económicos para la EPMT-SD y el fortalecimiento de su patrimonio institucional.

7.2 Objetivos Específicos

- a) Ejecutar la construcción y equipamiento de la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo conforme a los estudios definitivos, diseños, planos, especificaciones técnicas, presupuesto y demás documentos aprobados para el proyecto, dentro del plazo de ciento veinte (120) días calendario previsto para la ejecución de la obra.
- b) Incorporar inversión privada equivalente al cien por ciento (100 %) de los recursos requeridos para la construcción y equipamiento inicial de la Terminal, evitando que la EPMT-SD deba financiar directamente dicha inversión mediante recursos institucionales o recurrir previamente a mecanismos de endeudamiento.
- c) Implementar una infraestructura funcional y especializada que permita concentrar, ordenar y controlar la operación del transporte interparroquial rural del cantón Santo Domingo, garantizando condiciones adecuadas para el ingreso y salida de unidades, asignación y utilización de andenes, embarque y desembarque de pasajeros, control de rutas, horarios y frecuencias y demás actividades propias de la operación de la Terminal.
- d) Garantizar que la infraestructura disponga de condiciones adecuadas de seguridad, accesibilidad universal, funcionalidad, comodidad y tecnología, mediante la implementación y conservación de sistemas de videovigilancia CCTV, control de accesos, señalización, iluminación, redes de voz y datos, sistemas informativos, respaldo eléctrico, perifoneo y demás equipamiento necesario para su funcionamiento.
- e) Garantizar la integración física y funcional de la Terminal Interparroquial Rural con la Plaza Comercial para los Comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y de sus alrededores, de conformidad con la configuración arquitectónica y operativa definida para ambos proyectos y con las actuaciones incorporadas dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239.

- f) Implementar un modelo eficiente de administración y operación que permita garantizar la continuidad, seguridad, calidad y sostenibilidad del servicio durante todo el plazo contractual, conforme a los indicadores de desempeño y niveles de servicio que establezca la EPMT-SD.
- g) Garantizar el mantenimiento preventivo, correctivo, rutinario y mayor de la infraestructura, instalaciones, equipamiento y sistemas de la Terminal, así como su reposición, renovación y actualización cuando corresponda, procurando preservar permanentemente su funcionalidad, seguridad y operatividad.
- h) Ejecutar un Plan de Inversión Anual durante la fase de administración, operación y mantenimiento, sujeto a la aprobación y control de la EPMT-SD, que permita atender oportunamente las necesidades de conservación, reposición, renovación y mejoramiento de la infraestructura y equipamiento.
- i) Establecer mecanismos transparentes de recaudación, registro, control, liquidación, reporte y distribución de los ingresos generados por la operación y explotación económica de la Terminal, que permitan la recuperación de la inversión realizada por el Aliado Estratégico y una participación económica a favor de la EPMT-SD, conforme a las condiciones que se establezcan en el contrato.
- j) Fortalecer el patrimonio institucional de la EPMT-SD mediante la incorporación de infraestructura, instalaciones, equipamiento y mejoras financiadas con inversión privada, destinadas permanentemente a la prestación del servicio público de transporte interparroquial rural.
- k) Garantizar que, al término de la Alianza Estratégica, las obras, instalaciones, bienes, equipamiento, sistemas y mejoras sujetos a reversión sean entregados a favor de la EPMT-SD en adecuadas condiciones de funcionamiento, conservación y operatividad, conforme a las condiciones establecidas contractualmente.

8. METAS

El proyecto plantea metas físicas, financieras, operativas y de gestión orientadas a materializar la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo, garantizar su funcionamiento sostenible y asegurar la adecuada protección del interés público durante toda la vigencia de la Alianza Estratégica. Las metas se establecen considerando las características técnicas actualmente definidas para el proyecto y podrán precisarse con los estudios definitivos y documentos contractuales.

Las metas del proyecto son las siguientes:

- Seleccionar un Aliado Estratégico que cuente con capacidad técnica, financiera, operativa y empresarial suficiente para financiar, construir, equipar, administrar, operar y mantener integralmente la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo.
- Lograr que el Aliado Estratégico financie el cien por ciento (100 %) de la inversión requerida para la construcción y equipamiento inicial de la Terminal, sin que la EPMT-SD deba efectuar el financiamiento directo de dicha inversión.



- Ejecutar el cien por ciento (100 %) de los rubros, cantidades y componentes previstos en el presupuesto contractual, conforme a los estudios definitivos, planos, especificaciones técnicas, cronograma valorado y demás documentos aprobados para el proyecto.
- Construir, equipar y poner en funcionamiento la Terminal dentro del plazo previsto de ciento veinte (120) días calendario, coordinando su ejecución para que avance y culmine paralelamente con la Plaza Comercial para los Comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y de sus alrededores.
- Implantar la infraestructura en el predio destinado al proyecto, de aproximadamente 4.681,7776 m², incorporando los componentes arquitectónicos, estructurales, hidrosanitarios, eléctricos, electrónicos, mecánicos, contra incendios, tecnológicos, de seguridad y accesibilidad establecidos en los estudios definitivos.
- Poner en funcionamiento seis (6) andenes con capacidad para atender simultáneamente seis (6) buses, sala de espera con capacidad estimada para 300 usuarios, área de carga y descarga, seis (6) boleterías, baterías sanitarias, áreas administrativas y de información, circulación y maniobra vehicular y demás espacios previstos para la operación de la Terminal.
- Concentrar en la nueva infraestructura al cien por ciento (100 %) de las operadoras de transporte interparroquial rural identificadas para el proyecto: Kennedy, Alluriquín, Reina de las Mercedes, Ruta 23, San Jacinto y Santo Domingo, garantizando condiciones para el control de ingreso y salida de unidades, rutas, horarios, frecuencias, asignación de andenes, embarque y desembarque de pasajeros.
- Implementar y mantener operativos los sistemas tecnológicos y de seguridad previstos para el proyecto, incluyendo videovigilancia CCTV, control de accesos, barreras vehiculares, señalización, iluminación, pantallas informativas, redes de voz y datos, respaldo eléctrico, perifoneo y demás componentes determinados en las especificaciones técnicas.
- Integrar funcionalmente la Terminal con la Plaza Comercial, mediante la articulación del acceso peatonal a través de sus espacios internos, y generar las condiciones necesarias para su conexión con la red de transporte público urbano, considerando las seis (6) líneas urbanas actualmente previstas y las que puedan incorporarse posteriormente conforme a la planificación de movilidad de la EPMT-SD.
- Implementar durante todo el plazo contractual un modelo integral de administración, operación y mantenimiento que garantice continuidad del servicio, seguridad, limpieza, accesibilidad, adecuada atención al usuario, funcionamiento tecnológico y conservación permanente de la infraestructura.
- Elaborar, presentar y ejecutar un Plan de Inversión Anual por cada año de vigencia contractual, sujeto a revisión y aprobación de la EPMT-SD, alcanzando el cumplimiento de las actividades, mantenimientos, reposiciones, renovaciones y mejoras aprobadas para cada período.
- Presentar un Informe Mensual de Administración, Operación, Mantenimiento y Gestión Económica, dentro de los primeros cinco (5) días laborables del mes inmediato siguiente,



con información técnica, operativa, económica y financiera verificable sobre el funcionamiento de la Terminal.

- Implementar mecanismos que permitan registrar y controlar el cien por ciento (100 %) de los ingresos generados por la Terminal, garantizando su trazabilidad, liquidación y distribución conforme a los porcentajes y condiciones establecidos contractualmente.
- Cumplir durante toda la vigencia contractual los indicadores de desempeño, niveles de servicio, tiempos de respuesta, condiciones de mantenimiento, seguridad, limpieza, accesibilidad y demás parámetros de gestión que determine la EPMT-SD.
- Garantizar que, al finalizar la Alianza Estratégica, el cien por ciento (100 %) de las obras, instalaciones, equipamiento, sistemas, mejoras y demás activos sujetos a reversión sean entregados a favor de la EPMT-SD en adecuadas condiciones de funcionamiento, conservación, seguridad y operatividad, fortaleciendo el patrimonio institucional de la Empresa.

9. ACTIVIDADES

Para la implementación integral del proyecto se desarrollarán, de manera general, las siguientes actividades:

- Transferencia de dominio del predio: formalización de la transferencia del inmueble destinado a la construcción y funcionamiento de la Terminal Interparroquial Rural desde el GAD Municipal de Santo Domingo a favor de la EPMT-SD, incluyendo las actuaciones técnicas, administrativas, jurídicas y registrales correspondientes.
- Elaboración de estudios definitivos: desarrollo y aprobación de los estudios y diseños requeridos para la ejecución del proyecto, incluyendo las especialidades técnicas, presupuesto referencial, análisis de precios unitarios, cronograma valorado, especificaciones técnicas, documentación ambiental, estudios económicos y financieros y demás instrumentos necesarios.
- Fase preparatoria del proceso de Alianza Estratégica: elaboración y consolidación de la documentación técnica, jurídica y financiera necesaria para sustentar la modalidad asociativa, definir el alcance del proyecto, los aportes de las partes, las condiciones económicas, los parámetros de selección y los documentos del procedimiento.
- Fase precontractual del proceso de Alianza Estratégica: desarrollo del procedimiento de selección del Aliado Estratégico, incluyendo la invitación, recepción de ofertas, absolución de consultas, convalidación de errores, análisis y evaluación de propuestas, negociación, emisión de informes y selección del Aliado Estratégico.
- Fase contractual del proceso de Alianza Estratégica: suscripción y ejecución del contrato de Alianza Estratégica, incluyendo la construcción y equipamiento de la Terminal dentro del plazo previsto en el contrato; su posterior administración, operación y mantenimiento durante el plazo contractual; la ejecución del Plan de Inversión Anual; el control y distribución de los ingresos; el seguimiento de indicadores y niveles de servicio; y la finalización de la



Alianza mediante la reversión a favor de la EPMT-SD de las obras, instalaciones, equipamiento, sistemas, mejoras y demás activos que correspondan, en condiciones adecuadas de funcionamiento, conservación y operatividad.

10. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

El proceso seguirá el cronograma planificado que se detalla a continuación:

	MES 1	MES 2	MES 3	MES 4	MES 5	MES 6	-
Proceso de donación del inmueble del GAD hacia la EPMT-SD							
Elaboración de estudios definitivos por parte del GADMSD							
Fase preparatoria del proceso de contratación							
Fase precontractual del proceso de contratación							
Fase contractual - ejecución de la obra							
Fase contractual - administración, operación y mantenimiento							Por definirse

11. DURACIÓN DEL PROYECTO Y VIDA ÚTIL

El proyecto “SELECCIÓN DE UN ALIADO ESTRATÉGICO PARA LA CONSTRUCCIÓN, EQUIPAMIENTO, ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA TERMINAL INTERPARROQUIAL RURAL DE SANTO DOMINGO” tendrá la duración total que se establezca en el contrato de Alianza Estratégica, de conformidad con los estudios técnicos, económicos y financieros que sustenten las condiciones definitivas del proyecto.

Dentro de este plazo se contempla una fase inicial de construcción y equipamiento de ciento veinte (120) días calendario, período en el cual el Aliado Estratégico deberá ejecutar la totalidad de las obras, instalaciones, sistemas y equipamiento previstos en los estudios definitivos y documentos contractuales.

Posteriormente, el Aliado Estratégico asumirá la administración, operación y mantenimiento integral de la Terminal durante el plazo contractual, garantizando la continuidad del servicio, conservación de la infraestructura, ejecución del Plan de Inversión Anual y cumplimiento de los indicadores y niveles de servicio establecidos por la EPMT-SD. Al finalizar dicho plazo se efectuará la correspondiente reversión de los activos a favor de la Empresa Pública.

Para efectos de planificación del proyecto, se considera una vida útil referencial de aproximadamente cincuenta (50) años para la infraestructura, siempre que su construcción se ejecute conforme a los estudios definitivos y normativa técnica aplicable y que durante su funcionamiento se realicen de manera permanente las actividades de mantenimiento preventivo, correctivo, rutinario y mayor, así como las reposiciones y renovaciones necesarias. Esta estimación deberá ajustarse, de ser necesario, a lo que determinen los estudios definitivos de las diferentes especialidades.

De esta manera, el proyecto busca garantizar no solamente la construcción y puesta en funcionamiento de la Terminal Interparroquial Rural, sino también su adecuada conservación y sostenibilidad durante el plazo contractual, procurando que al término de la Alianza Estratégica la EPMT-SD reciba una infraestructura funcional, operativa y con capacidad de continuar prestando el servicio público durante su vida útil.

12. DESCRIPCIÓN E IDENTIFICACIÓN DE LOS USUARIOS

Los usuarios del proyecto corresponden principalmente a las personas que utilizan el servicio de transporte interparroquial rural del cantón Santo Domingo, así como a las operadoras de transporte, personal vinculado a su funcionamiento y demás actores que se benefician directa o indirectamente de la Terminal Interparroquial Rural.

Los principales usuarios directos serán los pasajeros que se movilizan entre la cabecera cantonal y las diferentes parroquias y sectores rurales atendidos por las operadoras Kennedy, Alluriquín, Reina de las Mercedes, Ruta 23, San Jacinto y Santo Domingo. De acuerdo con los datos estadísticos manejados por la Dirección Técnica de Tránsito y Transporte de la EPMT-SD y la información expuesta dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239, estas rutas movilizan en conjunto aproximadamente treinta y seis mil (36.000) pasajeros diarios, lo que evidencia la magnitud de la población beneficiaria y la importancia de contar con una infraestructura especializada para su atención.

Estos usuarios dispondrán de una infraestructura destinada al embarque y desembarque, adquisición de boletos, espera, recepción y entrega de encomiendas, información sobre rutas y frecuencias, utilización de baterías sanitarias y demás servicios complementarios.

Dentro de este grupo se encuentran habitantes de las parroquias y comunidades rurales que se desplazan hacia la ciudad por motivos laborales, educativos, comerciales, administrativos, de salud, abastecimiento o actividades personales, así como usuarios de la zona urbana que requieren trasladarse hacia los sectores rurales del cantón.

Se consideran también usuarios directos las personas pertenecientes a grupos de atención prioritaria, entre ellas adultos mayores, personas con discapacidad o movilidad reducida, mujeres embarazadas, niñas, niños y adolescentes, para quienes la infraestructura deberá garantizar condiciones adecuadas de accesibilidad universal, seguridad, señalización, circulación y atención.

Como usuarios operativos se identifican las seis operadoras de transporte interparroquial rural, sus conductores, ayudantes, personal de boleterías, encomiendas y demás trabajadores vinculados con la prestación del servicio, quienes contarán con andenes, áreas de circulación y maniobra, boleterías, espacios de control y demás instalaciones necesarias para desarrollar sus actividades de manera organizada y segura.

La ubicación e integración de la Terminal con la Plaza Comercial para los Comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y de sus alrededores permitirá además beneficiar a los comerciantes y usuarios de dicha infraestructura, debido a que el acceso peatonal a la Terminal se realizará a través de la Plaza, generando un flujo permanente de personas y fortaleciendo la relación entre movilidad y actividad comercial.



Asimismo, la articulación prevista con las líneas de transporte público urbano permitirá que los pasajeros procedentes de las parroquias rurales puedan conectarse con diferentes sectores de la ciudad y que los usuarios urbanos accedan al transporte interparroquial desde este mismo nodo, fortaleciendo la integración entre la red de transporte urbano y rural del cantón.

Desde el ámbito institucional, la EPMT-SD constituye también beneficiaria directa del proyecto, al disponer de una infraestructura especializada que permitirá fortalecer el control, regulación, supervisión y ordenamiento del transporte interparroquial rural, mejorar la prestación del servicio y fortalecer su patrimonio institucional.

Finalmente, como beneficiarios indirectos se identifica a la ciudadanía del cantón Santo Domingo en general, al GAD Municipal de Santo Domingo, comerciantes del sector, prestadores de servicios, actividades productivas y económicas de las parroquias rurales y demás actores vinculados con la movilidad, considerando que la implementación de la Terminal contribuirá al ordenamiento del transporte público, a la conectividad urbano-rural, a la seguridad de los desplazamientos y a la dinamización económica del sector.

13. INDICADORES DE RESULTADOS ALCANZADOS, CUALITATIVOS Y CUANTITATIVOS

Los resultados del proyecto serán evaluados mediante indicadores cuantitativos y cualitativos que permitan verificar el cumplimiento de las metas previstas, la ejecución de la infraestructura, la implementación del modelo de Alianza Estratégica y la mejora en la prestación del servicio de transporte interparroquial rural.

Los indicadores establecidos son de carácter referencial y podrán ser complementados o ajustados en función de los estudios definitivos, los documentos del procedimiento y las condiciones que se establezcan contractualmente.

Indicadores cuantitativos

- Número de Aliados Estratégicos seleccionados: un Aliado Estratégico para la construcción, equipamiento, administración, operación y mantenimiento de la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo.
- Porcentaje de financiamiento privado de la construcción y equipamiento inicial: cien por ciento (100 %) asumido por el Aliado Estratégico.
- Porcentaje de ejecución física de la obra: cien por ciento (100 %) de los rubros, cantidades y componentes establecidos contractualmente.
- Plazo de ejecución de la obra: cumplimiento de la construcción y equipamiento dentro de ciento veinte (120) días calendario.
- Número de operadoras integradas a la Terminal Interparroquial Rural: seis (6) operadoras: Kennedy, Alluriquín, Reina de las Mercedes, Ruta 23, San Jacinto y Santo Domingo.

- Número de andenes implementados: seis (6) andenes, con capacidad para atender simultáneamente seis buses.
- Número de boleterías implementadas: seis (6) boleterías, con posibilidad de prestar adicionalmente servicios relacionados con encomiendas.
- Sala de espera: con capacidad estimada para aproximadamente 300 usuarios.
- Área aproximada destinada a carga y descarga: 420 m².
- Población usuaria potencial atendida: aproximadamente 36.000 pasajeros diarios, de acuerdo con los datos estadísticos manejados por la Dirección Técnica de Tránsito y Transporte y la información expuesta dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239.
- Número de Planes de Inversión Anual: un Plan por cada año de vigencia contractual, sujeto a revisión y aprobación de la EPMT-SD.
- Número de informes de administración, operación, mantenimiento y gestión económica: un (1) informe mensual durante la fase de operación.
- Porcentaje de activos sujetos a reversión: cien por ciento (100 %) de las obras, instalaciones, equipamiento, sistemas, mejoras y demás activos que contractualmente correspondan, entregados a favor de la EPMT-SD al finalizar la Alianza Estratégica.

Indicadores cualitativos

- Mejora de las condiciones de seguridad, accesibilidad, orden, comodidad y calidad en la atención de los usuarios del transporte interparroquial rural.
- Organización de la operación de las seis operadoras rurales dentro de una infraestructura específicamente diseñada para este tipo de transporte.
- Mejora del control de ingreso y salida de unidades, rutas, horarios, frecuencias, asignación de andenes, embarque y desembarque de pasajeros.
- Integración funcional de la Terminal Interparroquial Rural con la Plaza Comercial para los Comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y de sus alrededores, fortaleciendo la relación entre movilidad y actividad comercial.
- Fortalecimiento de la conectividad entre el transporte interparroquial rural y la red de transporte público urbano, facilitando el intercambio de pasajeros entre ambos sistemas.
- Mejora de las condiciones de atención para personas adultas mayores, personas con discapacidad o movilidad reducida y demás grupos de atención prioritaria.
- Implementación de sistemas tecnológicos de seguridad, información, videovigilancia, control de accesos, comunicaciones y demás componentes necesarios para una operación moderna y eficiente.



- Fortalecimiento de la administración, operación y mantenimiento de la infraestructura mediante un modelo integral que garantice su conservación y continuidad durante el plazo contractual.
- Mayor transparencia y control sobre la generación, recaudación, registro y distribución de los ingresos provenientes del funcionamiento de la Terminal.
- Fortalecimiento de la capacidad institucional de la EPMT-SD para ejercer la planificación, regulación, supervisión, fiscalización y control del transporte interparroquial rural.
- Contribución al fortalecimiento del patrimonio institucional mediante la incorporación y reversión de infraestructura, equipamiento y mejoras financiadas con inversión privada.
- Contribución al ordenamiento de la movilidad, a la conectividad urbano-rural y a la dinamización económica del sector vinculado a la Plaza Comercial.

14. IMPACTO AMBIENTAL

Para la ejecución de proyectos, obras o actividades que puedan generar impacto o riesgo ambiental, así como de las actividades complementarias que se deriven de estas, se deberá cumplir con el proceso de regularización ambiental correspondiente, cuyo objeto es obtener la autorización ambiental emitida por la Autoridad Ambiental Competente.

En función de la categorización del impacto o riesgo ambiental del proyecto, se determinará, a través del Sistema Único de Información Ambiental, la autorización administrativa ambiental que corresponda, conforme a la normativa ambiental vigente, pudiendo consistir en:

- Certificado ambiental.
- Registro ambiental.
- Licencia ambiental.

15. AUTOGESTIÓN Y SOSTENIBILIDAD

El proyecto se plantea bajo un esquema de autogestión y sostenibilidad, mediante la incorporación de inversión privada para la construcción, equipamiento, administración, operación y mantenimiento de la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo. Bajo el modelo propuesto, el Aliado Estratégico asumirá el cien por ciento (100 %) de la inversión inicial requerida para la construcción y equipamiento, sin que la EPMT-SD deba financiar directamente dicha inversión.

La autogestión del proyecto se sustentará en la capacidad de la Terminal para generar ingresos derivados de su operación y explotación económica regulada, considerando, según corresponda, conceptos relacionados con el uso de andenes y frecuencias, ticket de acceso de usuarios, boleterías, servicios de encomiendas, baterías sanitarias, publicidad y demás servicios complementarios que resulten técnica y jurídicamente aplicables. Las fuentes de ingreso y sus condiciones definitivas serán establecidas en función de los estudios económicos y financieros y de los documentos contractuales.

Los ingresos generados permitirán estructurar un modelo económico orientado a cubrir los costos de administración, operación y mantenimiento, posibilitar la recuperación de la inversión realizada por el Aliado Estratégico y establecer una participación económica a favor de la EPMT-SD, conforme a los porcentajes y mecanismos de recaudación, control, liquidación y distribución que se establezcan en el contrato.

Desde el punto de vista operativo, la sostenibilidad se garantizará mediante la administración y mantenimiento integral de la Terminal durante todo el plazo contractual, asegurando la continuidad del servicio, seguridad, limpieza, accesibilidad, atención a los usuarios, funcionamiento de los sistemas tecnológicos y conservación permanente de la infraestructura y del equipamiento.

Asimismo, el Aliado Estratégico deberá elaborar y ejecutar un Plan de Inversión Anual, sujeto a revisión y aprobación de la EPMT-SD, que permita programar las actividades de mantenimiento preventivo, correctivo, rutinario y mayor, así como la reposición, renovación, actualización y mejoramiento de los diferentes componentes de la Terminal, evitando el deterioro progresivo de la infraestructura durante la vigencia contractual.

La sostenibilidad institucional se garantizará mediante la permanencia de las facultades de planificación, regulación, dirección, supervisión, fiscalización y control en la EPMT-SD. La participación del Aliado Estratégico no implicará transferencia de las competencias institucionales, sino la ejecución de las obligaciones que se establezcan contractualmente bajo el control permanente de la Empresa Pública.

Desde el ámbito social, la sostenibilidad del proyecto se encuentra relacionada con la atención permanente de la población que utiliza el transporte interparroquial rural, la integración con el sistema de transporte público urbano y la vinculación funcional con la Plaza Comercial para los Comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y de sus alrededores, contribuyendo conjuntamente al ordenamiento de la movilidad y a la dinamización económica del sector.

Finalmente, al término del plazo contractual, las obras, instalaciones, equipamiento, sistemas, mejoras y demás activos sujetos a reversión deberán quedar a favor de la EPMT-SD en condiciones adecuadas de funcionamiento, conservación, seguridad y operatividad. De esta manera, el proyecto combina inversión privada, generación de ingresos propios, mantenimiento permanente, control institucional y fortalecimiento patrimonial, generando condiciones para su sostenibilidad técnica, operativa, económica e institucional en el tiempo.

16. MARCO INSTITUCIONAL

El marco institucional del proyecto se encuentra conformado por las entidades, órganos y unidades administrativas que intervienen en su planificación, estructuración, aprobación, ejecución, control, operación y seguimiento.

La Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito, Seguridad Vial y Terminales Terrestres de Santo Domingo EPMT-SD constituye la entidad responsable del proyecto, en ejercicio de sus competencias para planificar, regular, controlar, gestionar, coordinar, administrar y ejecutar el

sistema de movilidad del cantón, incluyendo los terminales terrestres y su equipamiento. En consecuencia, la EPMT-SD actuará como entidad promotora y responsable de precautelar el interés público durante todas las etapas del proyecto.

El Directorio de la EPMT-SD intervendrá en el ámbito de sus atribuciones para conocer y autorizar la estructuración del mecanismo asociativo, con base en los justificativos técnicos, económicos y empresariales correspondientes. La Gerencia General será responsable de ejecutar las decisiones institucionales, coordinar el proceso y suscribir los actos y contratos que correspondan.

La Dirección Técnica de Tránsito y Transporte, conjuntamente con la Subdirección de Terminales Terrestres y las demás unidades técnicas, administrativas, financieras, jurídicas y de contratación de la EPMT-SD, participarán dentro del ámbito de sus competencias en la elaboración, revisión, validación, seguimiento y control de los documentos y actividades necesarias para la implementación del proyecto.

El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santo Domingo forma parte del marco institucional por su participación en la transferencia del predio, el desarrollo y apoyo técnico de los estudios definitivos y la coordinación interinstitucional requerida para la ejecución del proyecto. De igual manera, la Empresa Pública de Construcciones, Vivienda y Aseo de Santo Domingo EP-CONST mantiene relación con el proyecto por encontrarse a cargo de la ejecución de la Plaza Comercial para los Comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y de sus alrededores, infraestructura con la cual la Terminal Interparroquial Rural deberá mantener una articulación física, funcional y temporal.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – ANT intervendrá de acuerdo con sus competencias respecto de las autorizaciones, habilitación, funcionamiento, operación y control aplicables a los terminales terrestres.

El Aliado Estratégico será el actor privado seleccionado para aportar la inversión requerida, ejecutar la construcción y equipamiento y posteriormente asumir la administración, operación y mantenimiento de la Terminal durante el plazo contractual, conforme a las obligaciones, riesgos, indicadores y condiciones establecidas en el contrato. Su participación no implicará transferencia de las competencias de la EPMT-SD.

Asimismo, durante la ejecución de la obra se contará con los mecanismos de administración contractual, supervisión y fiscalización necesarios para verificar el cumplimiento de los estudios definitivos, especificaciones técnicas, cronograma, calidad de los trabajos y demás obligaciones contractuales.

Finalmente, el marco institucional se complementará con las autoridades ambientales, organismos de control y demás entidades públicas que deban intervenir conforme a sus competencias, garantizando que la construcción, operación y mantenimiento de la Terminal Interparroquial Rural se desarrollen bajo criterios de legalidad, coordinación institucional, eficiencia, control y protección del patrimonio público.

17. ANÁLISIS DE RIESGOS Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

El presente análisis identifica de manera preliminar los principales riesgos que podrían presentarse durante la estructuración, construcción, equipamiento, administración, operación, mantenimiento y

finalización del proyecto Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo, así como las medidas orientadas a reducir su probabilidad de ocurrencia y mitigar sus posibles impactos.

RIESGO IDENTIFICADO	DESCRIPCIÓN / POSIBLE IMPACTO	MEDIDAS DE MITIGACIÓN
Riesgo financiero	Posibilidad de que el Aliado Estratégico no cuente con la capacidad económica suficiente para financiar la construcción, equipamiento y demás obligaciones asumidas.	Verificar la capacidad financiera del participante durante el proceso de selección mediante un certificado de disponibilidad de fondos, conforme lo establecido en el reglamento que regula la celebración de asociaciones, alianzas estratégicas o consorcios de la EPMT-SD.
Riesgo constructivo	Retrasos, deficiencias técnicas, materiales de baja calidad o ejecución diferente a los estudios y especificaciones aprobadas.	Exigir el cumplimiento de estudios definitivos, planos, especificaciones técnicas y normativa aplicable; implementar fiscalización y controles permanentes de calidad.
Riesgo de incumplimiento del plazo de obra	Posibilidad de que la construcción no se complete dentro de los ciento veinte (120) días calendario previstos, afectando su ejecución paralela con la Plaza Comercial.	Exigir cronograma valorado, metodología de ejecución, seguimiento permanente del avance físico y aplicación de las multas correspondientes ante retrasos injustificados.
Riesgo de descoordinación con la Plaza Comercial	Un desfase entre ambos proyectos podría afectar la integración física, funcional y temporal prevista.	Mantener coordinación permanente entre la EPMT-SD, GAD Municipal, EP-CONST, Aliado Estratégico y demás actores relacionados con ambos proyectos.
Riesgo de demanda e ingresos	Los ingresos generados por la operación de la Terminal podrían ser inferiores a los estimados, afectando la recuperación de la inversión privada.	Sustentar el proyecto en estudios económicos y financieros; asignar contractualmente el riesgo de demanda al Aliado Estratégico; implementar mecanismos de seguimiento de ingresos y gestión eficiente de las fuentes de recaudación.
Riesgo operativo	Deficiencias en el control de unidades, andenes, rutas, frecuencias, pasajeros, boleterías, encomiendas o demás actividades propias de la Terminal.	Establecer procedimientos operativos, indicadores de desempeño, niveles de servicio, sistemas de control y supervisión permanente por parte de la EPMT-SD.
Riesgo de mantenimiento insuficiente	Falta de mantenimiento que genere deterioro prematuro de la infraestructura, instalaciones, sistemas o equipamiento.	Exigir mantenimiento preventivo, correctivo, rutinario y mayor; implementar el Plan de Inversión Anual y efectuar inspecciones periódicas de la infraestructura.
Riesgo tecnológico y de seguridad	Fallas en sistemas de CCTV, control de accesos, redes, pantallas, respaldo eléctrico u otros equipos necesarios para la operación.	Exigir mantenimiento, reposición y actualización de los sistemas; establecer tiempos de respuesta ante fallas y mecanismos de respaldo para componentes críticos.



Riesgo ambiental	Generación de residuos, ruido, polvo, emisiones u otros impactos durante la construcción y operación.	Cumplir con la regularización ambiental correspondiente e implementar las medidas de prevención, manejo y mitigación que determine la autoridad ambiental competente.
Riesgo jurídico o regulatorio	Cambios normativos, falta de autorizaciones o incumplimiento de requisitos aplicables a la construcción y funcionamiento de la Terminal.	Mantener revisión jurídica permanente, gestionar oportunamente las autorizaciones requeridas e incorporar cláusulas de cumplimiento normativo en los documentos contractuales.
Riesgo institucional y de coordinación	Falta de coordinación entre las entidades, unidades administrativas, fiscalización, administración contractual y Aliado Estratégico.	Definir claramente responsabilidades, canales de comunicación, mecanismos de coordinación y responsables institucionales durante cada etapa del proyecto.
Riesgo social y de aceptación	Inconformidad de usuarios, operadoras, comerciantes u otros actores frente a cambios en la ubicación, rutas, accesos o funcionamiento de la Terminal.	Implementar mecanismos de información, socialización y coordinación con operadoras, usuarios, comerciantes y demás actores relacionados con el proyecto.
Riesgo de seguridad y salud ocupacional	Accidentes durante la construcción, mantenimiento u operación que puedan afectar a trabajadores, usuarios o terceros.	Exigir el cumplimiento de las normas de seguridad y salud ocupacional, señalización, control de accesos, equipos de protección y protocolos de prevención y respuesta.
Riesgo de fuerza mayor o caso fortuito	Eventos naturales, emergencias, condiciones climáticas extremas u otras circunstancias imprevisibles que afecten la ejecución u operación.	Incorporar disposiciones contractuales para estos eventos, exigir seguros aplicables y establecer planes de contingencia y continuidad operativa.
Riesgo de reversión inadecuada de activos	Posibilidad de que, al finalizar la Alianza Estratégica, la infraestructura y equipamiento no se encuentren en condiciones adecuadas de funcionamiento y conservación.	Mantener inventarios actualizados, realizar inspecciones periódicas y previas a la finalización contractual, y exigir las reparaciones, reposiciones o correctivos necesarios antes de la reversión.

18. DESCRIPCIÓN DEL FINANCIAMIENTO

El proyecto se financiará mediante inversión privada, a través de un Aliado Estratégico que asumirá el cien por ciento (100 %) de los recursos necesarios para la construcción y equipamiento inicial de la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo, sin que la EPMT-SD deba financiar directamente dicha inversión.

El proyecto contempla una inversión referencial estimada de aproximadamente USD 1'457.000,00, valor preliminar que servirá como base para la planificación inicial del proyecto. No obstante, el presupuesto referencial definitivo será determinado una vez que se cuente con los estudios y diseños definitivos, los cuales permitirán establecer de manera técnica los rubros, unidades, cantidades de

obra y el correspondiente análisis de precios unitarios (APU), conforme a la normativa vigente aplicable.

Durante el plazo contractual, el Aliado Estratégico asumirá además los costos de administración, operación, mantenimiento, reposición de activos y demás obligaciones necesarias para garantizar el adecuado funcionamiento de la Terminal.

La recuperación de la inversión se realizará mediante los ingresos derivados de la operación y explotación económica regulada de la infraestructura, conforme a las fuentes de ingreso, mecanismos de control y esquema de distribución que se establezcan en el contrato, contemplándose una participación económica a favor de la EPMT-SD.

La EPMT-SD aportará el predio, los estudios y diseños definitivos y ejercerá sus competencias de planificación, regulación, supervisión, fiscalización y control.

Elaborado por:	Revisado por:	Aprobado por:
 Validar únicamente en FirmaEC. Firmado electrónicamente por: DAVID AUGUSTO JIMÉNEZ CAJAS	 Validar únicamente en FirmaEC. Firmado electrónicamente por: CARLOS DARWIN RIVADENEIRA CABRERA	 Validar únicamente en FirmaEC. Firmado electrónicamente por: RAÚL RODRIGO PAUCAR MEJÍA
Ing. David Jiménez Cajas	Ing. Carlos Rivadeneira Cabrera	Ing. Rodrigo Paucar Mejía
ESPECIALISTA DE INGENIERÍA CIVIL	SUBDIRECTOR DE TERMINALES TERRESTRES (E)	DIRECTOR TÉCNICO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE