

**RESOLUCIÓN No. DIR-EPMTPQ-2020-009**

**EL DIRECTORIO DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE  
TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO**

**CONSIDERANDO:**

- QUE**, el artículo 226 de la Constitución de la República del Ecuador (CRE), dispone: *“Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley (...);”*
- QUE**, el artículo 315 de la CRE establece: *“El Estado constituirá empresas públicas para la gestión de sectores estratégicos, la prestación de servicios públicos, el aprovechamiento sustentable de recursos naturales o de bienes públicos y el desarrollo de otras actividades económicas. Las empresas públicas estarán bajo la regulación y el control específico de los organismos pertinentes, de acuerdo con la ley; funcionarán como sociedades de derecho público, con personalidad jurídica, autonomía financiera, económica, administrativa y de gestión, con altos parámetros de calidad y criterios empresariales, económicos, sociales y ambientales (...);”*
- QUE**, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), en sus artículos 5 y 6 establece y garantiza que los gobiernos autónomos descentralizados gozan de autonomía política, administrativa y financiera, en concordancia con lo que establece el artículo 238, inciso primero, de la Constitución de la República del Ecuador;
- QUE**, el artículo 9 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas determina las atribuciones del Directorio de las empresas públicas, entre las cuales, está: *“5. Aprobar el Presupuesto General de la Empresa y evaluar su ejecución”;*
- QUE**, el Código Municipal en su artículo I.2.80. establece los deberes y atribuciones del Directorio de las Empresas Públicas Metropolitanas, entre las cuales, se encuentra: *“e. Aprobar la planificación y el presupuesto de la empresa pública metropolitana, en concordancia con la planificación estratégica del Distrito Metropolitano de Quito, así como evaluar su ejecución”;*
- QUE**, el Concejo del Distrito Metropolitano de Quito mediante Ordenanza Metropolitana No. 0314 de 12 de julio de 2010, publicada en el Registro Oficial No. 246 de 29 de julio de 2010, creó la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTPQ);

- QUE**, con Ordenanza Metropolitana No. 001 sancionada el 29 de marzo de 2019, se emite la reforma al Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito y, se incorpora la creación de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, en el artículo I.2.143 y los siguientes contenidos en el Capítulo IX de este Código;
- QUE**, mediante Ordenanza PMU No. 003-2020 sancionada el 19 de noviembre de 2020, el Concejo del Distrito Metropolitano de Quito, expide la “Ordenanza Reformativa de la Ordenanza PMU No. 002-2019 del 05 de diciembre de 2019 que aprobó el Presupuesto General del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito para el ejercicio económico 2020”;
- QUE**, mediante Resolución No. DIR-EPMTPQ-2018-003 de 19 de octubre de 2018, el Directorio de la EPMTPQ aprobó el “Reglamento Interno del Directorio de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito”;
- QUE**, el literal k) del artículo 6 del “Reglamento Interno del Directorio de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito”, señala que es atribución del Directorio de la EPMTPQ *“Autorizar incrementos o disminuciones al techo presupuestario inicial aprobado”*;
- QUE**, el Directorio de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, en la Sesión Ordinaria DIR-EPMTPQ-001-2020, efectuada el 13 de enero de 2020, aprobó la Planificación Operativa Anual y la Proforma Presupuestaria 2020, con un techo presupuestario de USD 94'522.138,42 que deriva de los ingresos propios en USD 53'522,138,42 y la asignación del Municipio de Quito de USD 41'000.000,00;
- QUE**, mediante Memorando No. EPMTPQ-GP-2020-0500-M de 19 de noviembre de 2020, el Ing. Marcelo Pazmiño, Gerente de Planificación de la Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros de Quito, *“presenta la Reforma al Plan Operativo Anual 2020, conforme la nueva estimación de ingresos enviada por la Gerencia Administrativa Financiera de la EPMTPQ, y la reducción de la asignación municipal, con la finalidad de continuar con el proceso de aprobación del nuevo techo presupuestario (...)”*;
- QUE**, mediante Memorando No. EPMTPQ-GAF-2020-0781-M de 20 de noviembre de 2020, el Ing. Marcelo Rodríguez, Gerente Administrativo de la EPMTPQ, presenta el Informe Financiero de la Reforma Presupuestaria del periodo 2020, el cual, en el punto 5, concluye *“(...) De acuerdo al presente análisis se expone la reforma de reducción al techo presupuestario de USD 94'522.138,42 a un*

valor de USD 65.932.146,99, reduciendo un valor de USD - 28.589,991,43 en ingresos y gastos de manera equilibrada”, y recomienda “(...) Una vez revisada la Reforma Presupuestaria al techo 2020 por parte de la Gerencia General, se sugiere poner en conocimiento del Directorio de la Empresa de Transporte de Pasajeros de Quito, la Primera Reforma Presupuestaria 2020, para su aprobación”;

**QUE**, mediante Memorando No. EPMTPO-GJ-2020-0820-M de 20 de noviembre de 2020, el Abg. Guido Vallejo, Gerente Jurídico de la EPMTPO, señala “(...) la Ley Orgánica de Empresas Públicas establece, entre las atribuciones del Directorio, aprobar el Presupuesto General de la Empresa y evaluar su ejecución; por lo tanto, no es competencia de la Gerencia General aprobar el techo presupuestario elaborado por la Gerencia de Planificación, sino que éste deber ser puesto en conocimiento del Directorio de la Empresa Pública de Transporte de Pasajeros de Quito, con el fin de que sea aprobado el nuevo techo presupuestario de esta Empresa Pública, planteado para ajustarse a la reforma presupuestaria del presupuesto general del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito para el ejercicio económico 2020 aprobado por el Concejo Metropolitano a través de la Ordenanza Metropolitana PMU No. 003-2020 sancionada el 19 de noviembre de 2020”; y,

En ejercicio de las atribuciones que le confiere la Ley;

**RESUELVE:**

**Artículo Único.** - Aprobar la Reforma Presupuestaria del Presupuesto de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito para el ejercicio económico 2020, conforme se detalla a continuación:

FUENTE	PRESUPUESTO APROBADO 2020	REFORMA	NUEVO CODIFICADO
<b>MDMQ</b>	41.000.000,00	-3.945.766,90	37.054.233,10
<b>AUTOGESTIÓN</b>	53.522.138,42	-24.644.224,53	28.877.913,89
<b>TOTAL</b>	94.522.138,42	-28.589.991,43	65.932.146,99

## DISPOSICIONES GENERALES

**Primera.** - Encárguese a la Gerencia de Tecnologías de la Información de la EPMTPO, la publicación de la presente Resolución en la página web institucional.

**Segunda.** - Encárguese a la Gerencia Administrativa y Financiera y a la Gerencia de Planificación de la EPMTPO, la ejecución de la presente Resolución.

**Tercera.** - Encárguese a la Secretaria General de la EPMTPO, la debida socialización del contenido de la presente Resolución.

## DISPOSICIÓN FINAL

La presente Resolución entrará en vigencia desde su otorgamiento.

Dada en la ciudad de Quito DM, el día 11 de diciembre de 2020.



Ab. Mónica Sandoval Campoverde  
**PRESIDENTA DEL DIRECTORIO (D)**  
**EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO**



Ab. Andrea Flores Andino  
**SECRETARIA DEL DIRECTORIO**  
**EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO**

Acción	Responsable	Sigla Unidad	Sumilla
Elaborado por:	Natalya Mejía	S.G.	 <p>Firmado electrónicamente por NATALYA LIZBETH MEJIA MOREJON</p>

**ACTA DE LA NOVENA SESIÓN ORDINARIA DEL DIRECTORIO DE LA  
EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE  
PASAJEROS DE QUITO  
No.DIR-EPMTPQ-009-2020**

En el Distrito Metropolitano de Quito, el día viernes 11 de diciembre de 2020, a las quince horas, se da inicio a la Novena Sesión Ordinaria del Directorio de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTPQ No.DIR-EPMTPQ-009-2020), atendiendo a la Convocatoria enviada y, reuniéndose mediante video conferencia los siguientes miembros del Directorio de la EPMTPQ:

NOMBRE	CARGO	INSTITUCIÓN	FUNCIÓN	ASISTENCIA
Dra. Mónica Sandoval Campoverde	Concejala Metropolitana, delegada del señor Alcalde Dr. Jorge Yunda Machado	Municipio de Quito	Presidenta del Directorio	Presente
Sr. Omar Cevallos	Concejal Metropolitano	Municipio de Quito	Vocal	Ausente
Econ. Luis Reina Chamorro	Concejal Metropolitana	Municipio de Quito	Vocal	Ausente
Msc. Giovanni Puchaicela Narváez	Secretario General de Planificación	Secretaría General de Planificación	Vocal	Presente
	Secretario de Movilidad	Secretaría de Movilidad	Vocal	Presente

## TRANSPORTE DE PASAJEROS

Lcdo. Guillermo Abad				
Abg. Andrea Cristina Flores	Gerente General de la EPMT PQ	Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito	Secretaria del Directorio	Presente

La **Dra. Mónica Sandoval** indica que existe el Quórum legal y reglamentario para instalar esta sesión y manifiesta que se está presidiendo el directorio de la Empresa de Pasajeros en virtud del pedido de realizado por el señor Alcalde, en virtud de la renuncia presentada por la anterior presidenta del directorio la Ing. Andrea Hidalgo.

Y solicita a la Secretaria del Directorio dar lectura a la orden del Día e indica que al ser una sesión ordinaria se puede realizar cambios al orden del día.

Procede la Abg. Andrea Flores a instalar la novena sesión del directivo de la EPMT PQ y da lectura del día la cual fue enviada con la convocatoria respectiva.

1. Aprobación del Acta de la Octava Sesión Ordinaria del Directorio de la Empresa Pública de Transporte de Pasajeros de Quito.
2. Conocimiento de los informes técnico de talento humano, financiero y jurídico respecto a la aplicación del Acuerdo Ministerial No. MDT-2019-373 de 17 de diciembre de 2019, en el cual, se establecen las directrices para regular la aplicación de la Sentencia No. 018-18-SIN-CC emitida por la Corte Constitucional del Ecuador, la misma que declara la inconstitucionalidad de las enmiendas a la Constitución, entre las cuales, se encontraba la eliminación de las contrataciones bajo el Código de Trabajo.
3. Conocimiento y aprobación del proyecto de "REGLAMENTO INTERNO QUE REGULA EL PROCEDIMIENTO PARA EJECUTAR MODELOS DE GESTIÓN ASOCIATIVA DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO".
4. Conocimiento de la Propuesta del Plan Operativo Anual 2021.

5. Conocimiento y aprobación de la reforma al techo presupuestario de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito 2020.

6. Conocimiento de la Propuesta del Modelo de Gestión para el Servicio de Alimentadores de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito.

La Abg. Andrea Flores manifiesta que hasta ahí el orden del día

La Dra. Mónica Sandoval agradece y propone cambios al orden del día; primero con respecto a la Aprobación del Acta de la Octava Sesión Ordinaria del Directorio de la Empresa Pública de Transporte de Pasajeros de Quito, no podría aprobarse, debido a que no están presentes todos los que asistieron a esa sesión, sin embargo, dado un criterio que fue emitido por la Procuraduría Metropolitana en torno a la presencia de la Concejalá Alternativa del Concejal Omar Cevallos los cual no cabe en la Constitución de los Directorios de Empresa Publicas es necesario que previamente se declare la nulidad de la sesión octava y por consiguiente su acta, y solicita que este sea un punto sea tratado en una en una próxima sesión.

Segundo propone el cambio de posición del punto N° 6 acerca Conocimiento de la Propuesta del Modelo de Gestión para el Servicio de Alimentadores de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, para que sea tratado como punto N°2.

Y pregunta al directorio si hay apoyo al cambio solicitado.

Ingresa a la sesión el **Sr. Omar Cevallos** y saluda con todos e indica su apoyo al cambio solicitado por la Dra. Mónica Sandoval Presidenta del Directorio.

La **Dra. Mónica Sandoval** consulta acerca del cambio del punto N° 6 a tratarse como punto N°2, que significa conocer primero la propuesta de Modelo para el pago de alimentadores y luego desarrollar los demás puntos.

Para cual el **Sr. Omar Cevallos** indica que ese sería el primer punto.

La **Dra. Mónica Sandoval** concuerda y establece que ese tema quedaría como primer punto y solicita a la Secretaria del Directorio Abg. Andrea Flores tomar votación.

La Abg. Andrea Flores da lectura al nuevo Orden del Día

1. Conocimiento de la Propuesta del Modelo de Gestión para el Servicio de Alimentadores de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito.

2. Conocimiento de los informes técnico de talento humano, financiero y jurídico respecto a la aplicación del Acuerdo Ministerial No. MDT-2019-373 de 17 de diciembre de 2019, en el cual, se establecen las directrices para regular la aplicación de la Sentencia No. 018-18-SIN-CC emitida por la Corte Constitucional del Ecuador, la misma que declara la inconstitucionalidad de las enmiendas a la Constitución, entre las cuales, se encontraba la eliminación de las contrataciones bajo el Código de Trabajo.

3. Conocimiento y aprobación del proyecto de "REGLAMENTO INTERNO QUE REGULA EL PROCEDIMIENTO PARA EJECUTAR MODELOS DE GESTIÓN ASOCIATIVA DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO".

4. Conocimiento de la Propuesta del Plan Operativo Anual 2021.

5. Conocimiento y aprobación de la reforma al techo presupuestario de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito 2020.

Para lo cual el Secretaria toma votación para el cambio del Orden del Día.

MIEMBROS DEL DIRECTORIO	VOTACION
Dra. Mónica Sandoval, Concejala Metropolitana	A favor
Sr. Omar Cevallos Patiño, Concejal Metropolitano	A favor
Msc. Giovanni Puchaicela Narváez, Secretario de Planificación	A favor
Lic. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad	A favor

La señora Secretaria **Abg. Andrea Flores**, indica que con cuatro votos a favor se aprueba el cambio al orden del día.

La **Dra. Mónica Sandoval** indica que una vez aprobado el Orden del Día se da lectura al primer punto.

La señora Secretaria **Abg. Andrea Flores** da lectura al primer punto del orden del día.

**1. CONOCIMIENTO DE LA PROPUESTA DEL MODELO DE GESTIÓN PARA EL SERVICIO DE ALIMENTADORES DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO.**

La **Dra. Mónica Sandoval** solicita se empiece con la presentación del primer punto.

La **Abg. Andrea Flores** inicia la presentación indicando que la EPMTPO lleva a cabo el servicio de transporte en el Sistema Metrobús Q y está a cargo de los corredores Trolebús y Ecovía con sus respectivas extensiones.

Ingresa a la videoconferencia el Concejal Luis Reina y Saluda con todos los miembros del directorio se disculpa por la demora y pregunta si es necesario realizar alguna formalidad para su participación.

La **Dra. Mónica Sandoval** solicita a la Secretaria registre la presencia del Concejal Luis Reina, y aclara el tema de la convocatoria realizada al Concejal Luis Reina en calidad de Concejal suplente del directorio de la EPMTPO, debido a la renuncia de la Concejala Ing. Andrea Hidalgo se ha encargado la delegación de la Presidencia de la EPMTPO a la Dra. Sandoval por tal virtud se encuentra presidiendo esta sesión.

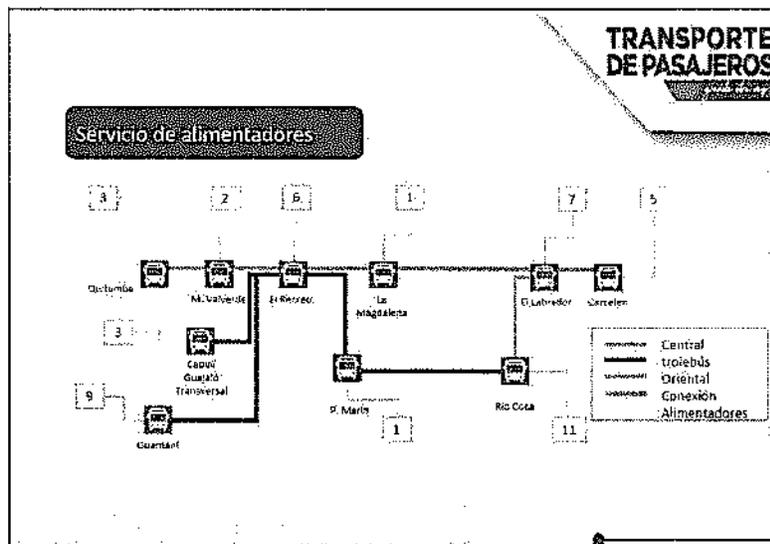
Y solicita continuar con la presentación.

La **Abg. Andrea Flores** indica que se ha registrado la asistencia del Concejal Luis Reina y pone en conocimiento el cambio del orden del día y continúa con la presentación.

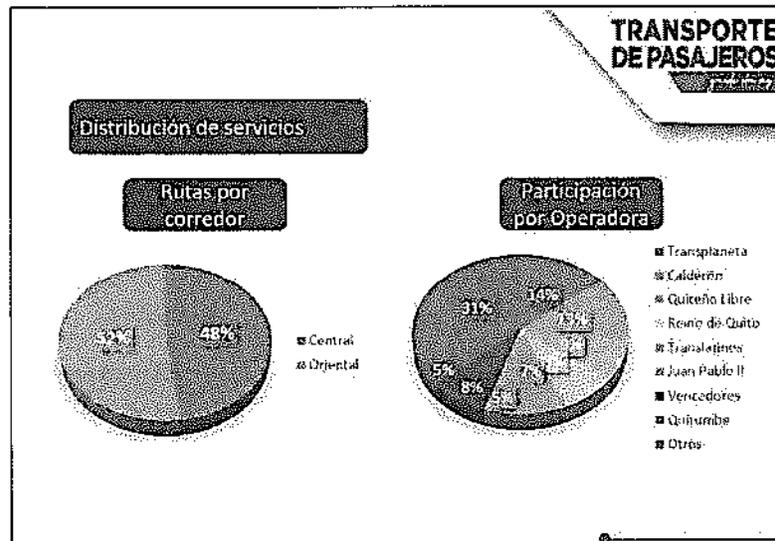
La Empresa de El servicio se brinda a través de corredores exclusivos BRT, Trolebús y Ecovía con sus respectivas extensiones, con la finalidad de brindar la cobertura a todo el Distrito Metropolitano de Quito tienen también servicio de

alimentación, que es el servicio de transporte de los barrios hacia los corredores troncales y BRT y así mismo de los BRT hacia los barrios, estos puntos de alimentación parten de las principales estaciones y terminales y solicita la intervención del Ing. Gustavo Hinojosa para continuar con la presentación.

Toma la palabra el Ing. **Gustavo Hinojosa**, saluda con todos los miembros del directorio, en indica que, como lo señalo la señora gerente los servicios tronco alimentados que brinda la EPMTQP, se complementan entre sí, es decir troncales que atraviesan longitudinalmente la ciudad y servicios alimentadores que traslada a los usuarios desde los barrios hacia las terminales y viceversas, desde una lógica de servicio integrado. Las cantidades de rutas que llegan a cada una de las terminales en las cuales la EPMTQP presta el servicio, terminales y paradas de integración entre ellas por ejemplo el Playón de la Marín o la parada Capulí, adicional a las terminales y estaciones en las que también se presta el servicio y se integran con las troncales, indica que es un total de 48 rutas, que se presta servicio a distintos barrios de la ciudad, norte, sur, oriente y occidente.



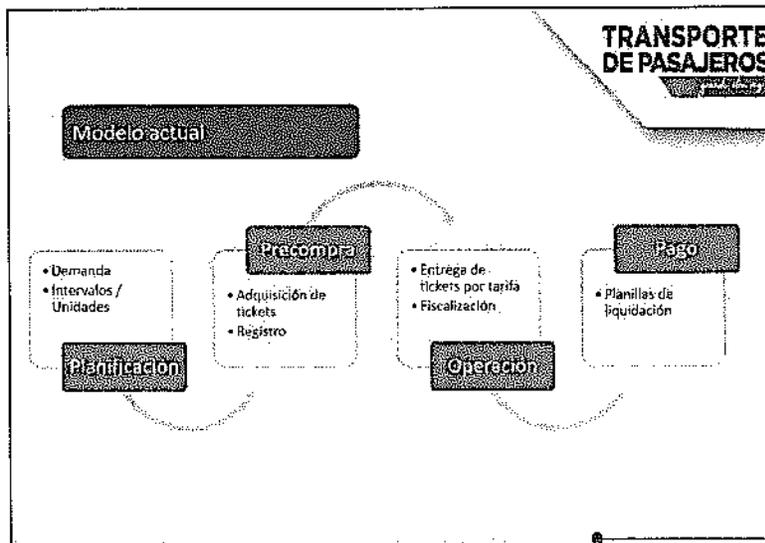
En la siguiente lámina explica el primer gráfico en el cual se detalla que, en el Corredor Central Trolebús, opera en 48% de las rutas, y para el Corredor Oriental opera el 52% las rutas, en el segundo gráfico representa la participación por operadora en número de unidades, u manifiesta que se debe recordar que este servicio es prestado por operadores privados, operados del subsistema convencional que tienen relación con la EPMT PQ a través de estos servicios, el 70% aproximadamente de estas unidades se encuentran distribuidas entre las operadoras señaladas en el gráfico y el 31 % corresponde a otro grupo de operadores, en total son 20 operadores que prestan el servicio de alimentadores.



Continúa la presentación con la siguiente lámina se detalla el Modelo actual el cual establece cuatro etapas, desde la planificación en la que se analiza la demanda propia de cada una de las rutas, si integración con los diferentes subsistemas troncales, la pre compra, que es la adquisición de los tickets por parte de los operadores de alimentadores y el registro respectivo a través de recaudación es decir en cada uno de los terminales los prestadores del servicio, acceden y compran tickets de las distintas tarifas que se presta el servicio, estos ticket posteriormente en la operación son entregados a los usuarios a cambio del pago de la tarifa y por su puesto corresponde también, los

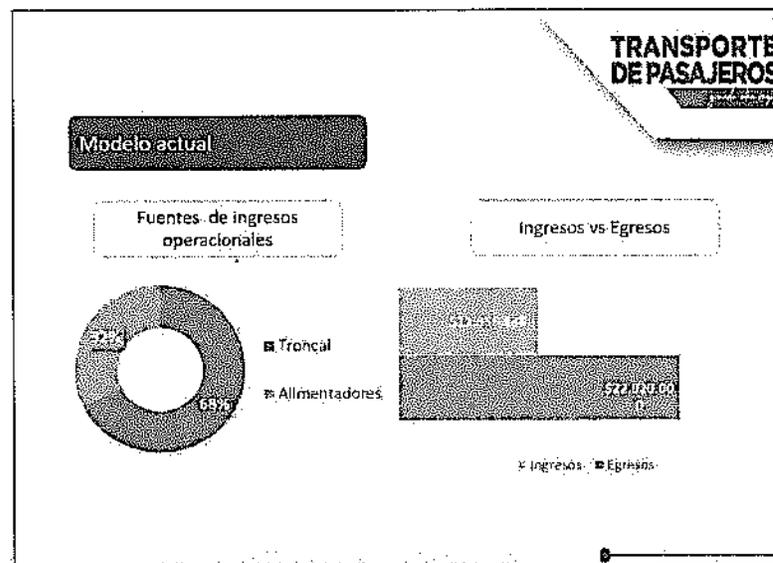
## TRANSPORTE DE PASAJEROS

procesos de fiscalización, se ha marcado en rojo este tema, porque al no contar con elementos tecnológicos o automatizados de control, por ejemplo: sistemas de conteo de pasajeros y reporte centralizado, el riesgo de la evasión que puede suponer este tema, lo asume totalmente la EPMTQP, lo asume la Municipalidad y también por su puesto la fiscalización que se realiza es aleatoria, no puede alcanzar la totalidad de las unidades que prestan el servicio, es un esfuerzo totalmente cotidiano, continuo de realizar controles en las rutas en los terminales, pero lógicamente por la prestación de la alimentación del servicio no es posible poder controlar todos a la vez, por lo cual este tema de la entrega de ticket a los usuarios puede un riesgo alto que puede asumir la Municipalidad y finalmente es el pago que se realiza a través de la liquidación de las planillas en las que se refleja la prestación del servicio.



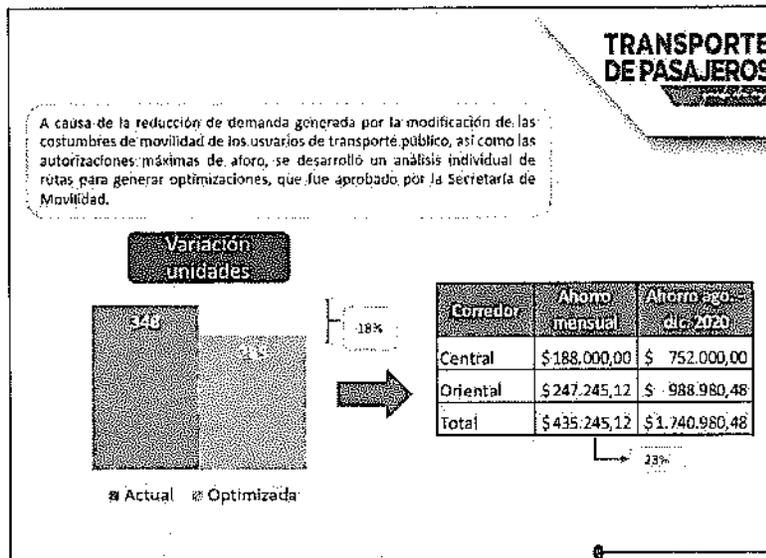
Expone la siguiente lamina y manifiesta que en este contexto del modelo actual los ingresos operacionales de la EPMTQP, están compuestos de un 68% por troncal y 32% por alimentadores, es decir del total de ingreso que recibe la empresa un poco más del 30%, aclara que se ha realizado con datos del cierre del año anterior por la atípico que ha sido este año, ingresan por los alimentadores, manifiesta que importante señalar que en los sentidos terminal

barrio como se conoce los usuarios cancelan en la troncal, hacen parte del viaje y luego toman un alimentador y ese trasbordo no tiene costo, por lo tanto no registra de manera distinta, indica que en números generales los ingresos percibidos por alimentadores como se observa en la parte derecha de la lámina que bordean los 11.3 millones de dólares, mientras que los egresos es decir lo que se paga a los alimentadores una vez que se realiza las planillas de revisión de la operación, con el cálculo de los costos correspondientes bordean los 23 millones de dólares.



Continúa la exposición y explica que a raíz de la reducción de la demanda que se general pro la pandemia, porque las costumbres de movilidad de los usuarios, se ha modificado y también por las condiciones establecidas para el aforo que deben tener las unidades, la demanda cayo, varias actividades como es de su conocimiento, han dejado de ser presenciales y se transformaron en actividades virtuales con lo cual varias personas dejaron de circular en la ciudad, dejaron de transportarse adicionalmente también un grupo importante de nuestros usuarios que es un 22% responde a estudiantes o personas de la tercera edad que en este momento no estarían regularmente asistiendo a sus actividades como lo harían en condiciones normales, estas variaciones de la demanda a obligado que se genere una propuesta que fue aprobada por la Secretaria de Movilidad para optimizar el servicio de alimentadores también en la troncal, pero el caso que no compete, se señala a los alimentadores, el número regular de unidades

que prestan servicio es de 348, y se realizó un optimización revisando ruta por ruta tratando de analizar condiciones de la demanda, condiciones de servicios alimentarios, condiciones de ajuste de intervalos, para tratar de evitar generar costos innecesarios en la operación, una optimización del 18% en unidades, actualmente se está trabajando con 285 a nivel ciudad y eso se refleja aproximadamente en una reducción del 23% en los valores de pago, que generamos en los diferentes periodos de tiempo al servicio de alimentadores.



En la siguiente lamina explica la propuesta en la cual se plantea una variación al modelo actual, ya que ese nació de la planificación propia de la información que tiene la EPMT PQ. Pero esta propuesta plantea tener una planificación integral, algo más amplio que incluya información como, por ejemplo: del subsistema convencional es conocido que hay rutas alimentadoras y convencionales en algunos casos operados por los mismos prestadores de servicio, que comparten gran parte del recorrido, con lo que la eficiencia es menor y por supuesto los valores que deja de percibir la Municipalidad o la empresa por esos pasajeros que son atendidos en otros subsistemas también se reducen, indica que un primer análisis de la demanda de la oferta que ha referencia a esta superposición que ha comento hace un momento, también que se establezcan los indicadores, que están próximos a recibirlos a partir de la aprobación de la ordenanza para la Integración de los subsistemas y eso determinaría cuales son los intervalos, cuál es el tiempo adecuado en hora pico y en hora valle, con el cual deben ser

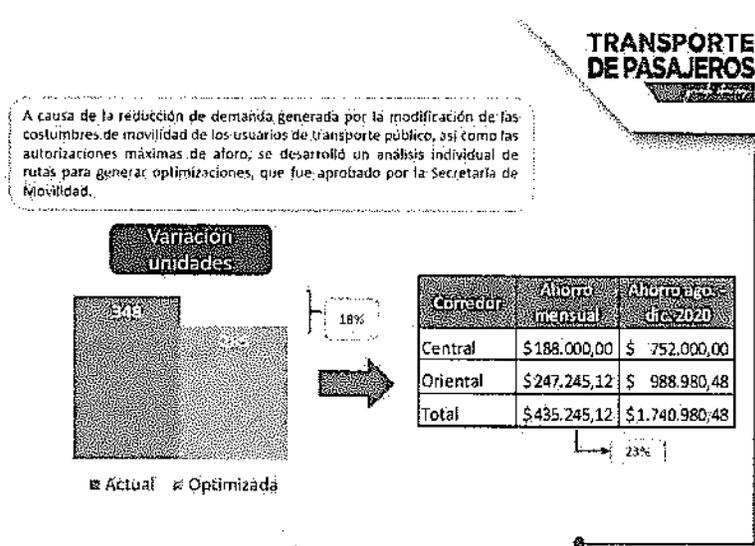
despachadas las unidades desde los diferentes puntos para poder prestar el servicio de manera adecuada y cuál es el número ideal de unidades de flota, que quedaría para la prestación del servicio.

E indica que el siguiente paso sería un proceso de asignación que corresponde la identificación de los prestadores de servicio, la selección de quiénes estén en condiciones de cumplir con los parámetros o indicadores establecidos, la autoridad y su inclusión en los anexos de operación, menciona una particularidad, se ha podido hacer una revisión e identificado que el 50% de los operadores que prestan el servicio de alimentadores a la EPMTPO, cuentan en sus anexos operacionales con la ruta señalada o con un número de unidades destinadas para la prestación del servicio, lo que haría es completarse al total de las operadoras efectivamente seleccionadas o identificadas para generar un registro o actualización de los anexos operacionales, esto con el fin de aprovechar todo el esfuerzo desarrollado para la reestructuración de rutas, que es lo que ha hecho la revisión de los servicios optimizados, eliminando todas las condiciones negativas que pueda existir al momento.

EL siguiente paso es ya la entrada a la operación la cual también presenta una modificación del modelo actual, en la cual los operadores realizan un a pre compra del ticket que luego es entregado al usuario, con el nuevo modelo la recaudación se realizaría de manera directa por parte de los operadores, con lo cual se traslada ese riesgo al prestador del servicio y el control del mismo, por supuesto que la fiscalización de manera automatizada desde la EPMTPO, brindaría alguno otros beneficios entre ellos por ejemplo: el número de pasajeros que se tendría de manera automatizada, información que sería transmitida en línea, lo que permitirá saber cuál es total recaudado, por cada uno de los operadores y eso vincular con los costos, de igual manera la fiscalización automatizada de la prestación del servicio, que nos permitirá conocer que se cumplan efectivamente las rutas, los horarios de operación, las paradas y todos los estándares de planificación de arribos, que aportan a la calidad de la prestación del servicio.

Finalmente, lo que se ha planteado para el pago, la diferencia de los costos de operación frente a los costos de recaudación, es decir lo que el operador privado ya recaudo directamente del usuario, pasa a ser parte de su ingreso, lo que otorga liquidez a los operadores y la participación de la EPMT PQ, pasa a menor de lo que actualmente es, con la puesta en marcha de ruta optimizadas, la demanda de esta ruta se elevaría, permitiendo cubrir costos de operación de las diferentes rutas alimentadoras y la participación de la empresa se iría reduciendo.

Menciona también que se ha hecho algunas revisiones, ya que las condiciones de la demanda todavía son variables, bastante atípicas, en condiciones normales se podría decir que la relación a lo recaudado y la participación de la EPMT PQ, para cubrir los costos de las rutas estaría bordeando un 50%, mientras que en condiciones donde la demanda se vaya estabilizando y vaya mejorando, y pensando también en otros atractivos, como la mejores en las condiciones de la calidad del servicio, que haga que los usuarios vuelvan al sistema, una vez puedan evidenciar los esfuerzo que se está haciendo, esta participación podría disminuir hasta en un 85%, la diferencia para cubrir los costos operacionales respecto de la recaudación sería un 15%, esto podría sujetarse alguna revisión debido a las condiciones cambiantes de la demanda, pero se presentaría un escenario favorable para las finanzas de la empresa en virtud de que cada vez la asignación de recursos es más complicada.



Finaliza el **Ing. Gustavo Hinostraza** la presentación respecto al Modelo de Propuesta de Gestión de Alimentadores y pregunta al directorio si existe alguna duda o pregunta.

La **Dra. Mónica Sandoval** expresa tener una duda en particular, le gustaría saber en números (cantidad) con este Modelo de Pago a los Alimentadores, cuanto estaría ahorrando la EPMTPO, porque el cuadro que se proyectó anteriormente de los 11 millones recaudados frente a los 23 millones pagado es fatal.

El **Ing. Gustavo Hinostraza** responde, la diferencia entre los ingresos y egresos deja un valor neto de aproximadamente de 11 millones, con las condiciones de demanda que se presenten, se estaría hablando de un ahorro de 7 millones, es decir los valores que se transfieran estarían en orden de 4 millones, y aclara que esto tiene relación directa con la rapidez que se logre establecer la demanda en los próximos meses.

Interviene la **Dra. Mónica Sandoval** y manifiesta, tal como vaya evolucionando se tendría unos 7 millones de ahorro, lo que significa que la asignación realizada por el Municipio que más o menos esta en 8 millones y pregunta en cuanto se aprobó el último presupuesto.

La **Abg. Andrea Flores** responde indicando que el presupuesto aprobado ha quedado en 28 millones.

La **Dra. Mónica Sandoval** indica que, de los 28 millones, casi unos 8 millones estaría ahorrando y pregunta a los miembros del directorio su opinión al respecto.

Solicita la palabra el **Concejal Luis Reina** y consulta si este nuevo Modelo de Gestión, que acciones contractuales demanda y legalmente que se debe hacer, si se debe firmar un nuevo contrato.

Y segunda consulta si esto se hace compartiendo la misma ruta que otras operadoras, se va a realizar cambio de rutas o se mantiene la misma ruta.

Para responder el **Ing. Gustavo Hinostraza** requiere la palabra y responde la idea de poder tener una visión más integral es que con el análisis de la reestructura e rutas hay muchas que cambian su condición de recorridos largos por recorridos más cortos, tratando de que, si no llegan a tener integración física,

es decir coincidir en un mismo punto de una infraestructura cerrada con sistemas BRT y a futuro con el Sistema del Metro de Quito, al menos les acerque.

Al principio podría haber modificación de rutas, pero muy probablemente de rutas convencionales que actualmente estén compartiendo la ruta de alimentadoras, priorizando la interconexión de servicios integrados a los usuarios para que puedan alcanzar las integraciones hacia las troncales.

Con respecto a la primera pregunta si supondría unas modificaciones principalmente en los contratos de operación, en los anexos de los contratos de operación donde deberían incluirse estas rutas señalando la flota ideal y los intervalos correspondientes para la prestación el servicio, posteriormente habría que generar un mecanismo a través del cual se justifique la transferencia de recursos desde la EPMTQ hacia los operadores privados.

Interviene la Abg. Andrea Flores y

La **Dra. Mónica Sandoval** expresa tener una duda en particular, le gustaría saber en números (cantidad) con este Modelo de Pago a los Alimentadores, cuanto estaría ahorrando la EPMT PQ, porque según el cuadro que se proyectó anteriormente, los 11 millones recaudados frente a los 23 millones pagados, es fatal.

El **Ing. Gustavo Hinostroza** responde, la diferencia entre los ingresos y egresos deja un valor neto de aproximadamente de 11,6 millones, con las condiciones de la demanda que se presenten, se estaría hablando de un ahorro de 7 millones, es decir los valores que se transfieran estarían en orden de 4 millones, y aclara que esto tiene relación directa con la rapidez que se logre establecer la demanda en los próximos meses.

Interviene la **Dra. Mónica Sandoval** y manifiesta, tal como vaya evolucionando se tendría unos 7 millones de ahorro, lo que significa que conforme la asignación realizada por el Municipio que más o menos está en 28 millones y pregunta en cuanto se aprobó el último presupuesto.

La **Abg. Andrea Flores** responde indicando que el presupuesto aprobado ha quedado en 28 millones.

La **Dra. Mónica Sandoval** indica que, de los 28 millones, casi unos 8 millones estaría ahorrando y pregunta a los miembros del directorio su opinión al respecto.

Solicita la palabra el **Concejal Luis Reina** y consulta si este nuevo Modelo de Gestión, que acciones contractuales demanda y legalmente que se debe hacer, si se debe firmar un nuevo contrato.

Y segunda consulta si esto se hace compartiendo la misma ruta que otras operadoras, se va a realizar cambio de rutas o se mantiene la misma ruta.

Para responder el **Ing. Gustavo Hinostroza** requiere la palabra y responde la idea de poder tener una visión más integral es que con el análisis de la restructura e rutas hay muchas que cambian su condición de recorridos largos por recorridos más cortos, tratando de que, si no llegan a tener integración física, es decir coincidir en un mismo punto de una infraestructura cerrada con sistemas BRT y a futuro con el Sistema del Metro de Quito, al menos les acerque.

Al principio podría haber modificación de rutas, pero muy probablemente de rutas convencionales que actualmente estén compartiendo la ruta de alimentadoras, priorizando la interconexión de servicios integrados a los usuarios para que puedan alcanzar las integraciones hacia las troncales.

Con respecto a la primera pregunta si supondría unas modificaciones principalmente en los contratos de operación, en los anexos de los contratos de operación donde deberían incluirse estas rutas señalando la flota ideal y los intervalos correspondientes para la prestación del servicio, posteriormente habría que generar un mecanismo a través del cual se justifique la transferencia de recursos desde la EPMTPO hacia los operadores privados.

Interviene la Abg. Andrea Flores para aclarar un poco más del tema y manifiesta, el Código Municipal, prevé que como EPMTPO, brindar el servicio de transporte de manera directa, esto es, tanto los BTR como alimentadores debe brindar la EPMTPO directamente, en virtud de aquello y ejercicio de esta facultad que ha sido delegada a la empresa, la empresa a través de las herramientas de contratación pública, siempre se debería contratar en este caso las rutas alimentadoras, que son los buses que la empresa no cuenta se contrata con terceros que si cuentan, debido a se ha venido trabajando en términos de referencia que puedan plasmar este modelo que ha sido presentado por el subgerente, donde en términos más generales los alimentadores se hagan cargo de la recaudación de los barrios y la empresa reconozca únicamente el valor de integración de los usuarios que vienen del trole o Ecovia y que deben acceder a un alimentador, en necesidad de pagar más tarifa, esto como un paso previo a la red de servicios, que fue aprobada mediante Ordenanza Metropolitana y en la que viene trabajando la Secretaría de Movilidad e indica que se debe hacer una diferencia, los operadores que la empresa contrata, tienen un contrato de operación que es otorgada por la Secretaría de Movilidad y que es su título habilitante, el contrato que suscriben con la EPMTPO para brindar el servicio, es un contrato de servicio y es para atender la ruta para la cual ha sido contratada y una vez que haya sido solventada el proceso de contratación pública correspondiente.

Pide la palabra el Econ. Luis Retna e indica que lo que el quedo claro es que modificación es acortar la ruta, y manifiesta que entendió que lo que también se

quiere hacer con la implementación de este nuevo modelo es ampliar la rutas a otros sectores y pregunta si se hace esos cambios o se mantiene.

Interviene la **Abg. Andrea Flores** e indica que las rutas que la empresa brinda son rutas alimentadoras que van a formar parte también de esta nueva red de servicios que se está planificando, pero el modelo actual que se está proponiendo no conlleva la extensión de cobertura, sino un cambio en el modelo, en otras palabras, la empresa paga a los alimentadores por las personas que se integran desde trole hacia los alimentadores y adicionalmente por la recaudación de los buses cuando la gente acceda a los alimentadores directamente, dicho de otra forma la empresa paga el valor por recaudación y el valor por integración, lo que se prevé en este modelo actual es que la empresa pueda cancelar únicamente la integración del servicio de los pasajeros que van desde corredores BRT hacia los alimentadores pero no tiene relación directa con el tema de la cobertura y las nueva rutas de transporte de servicio público, más bien es una etapa de transición mientras se ejecuta la restructuración de rutas.

Toma la palabra la Concejala Mónica Sandoval, e indica que la Ordenanza de Sistema de Transporte Público dispone que todas las rutas obligatoriamente deben alimentar a los sistemas troncolizados y al Metro, en base a eso el Secretario de Movilidad el Lic. Guillermo Abad debe reestructurar las rutas para alimentar el sistema troncolizado sino tanto el Metro como la EPMTQP, están condenados al fracaso.

La **Dra. Mónica Sandoval** cede la palabra al Concejala Omar Cevallos quien solicita se vuelva a proyectar la última lamina de la presentación acerca del nuevo Modelo de Gestión de Servicio de Alimentadores, e indica que el meollo del asunto está en las dos fases referente a la operación y el pago y cree que en eso se resume el modelo que la EPMTQP está proponiendo, el gran problema de la empresa es la famosa evasión o fraude que existe en la empresa, e indica que tiene conocimiento acerca del pedido de Quito Honesto y acerca de un informe y desconoce si este es final, pero esta por terminar el informe referente a este tema de la EPMTQP, manifiesta también acerca de la superposición de rutas y quisiera saber si esto como se ha manifestado se ha solventado en gran

parte, porque se imagina que se solventara totalmente cuando se haga la nueva asignación de rutas.

Segundo en el tema de la integración de los alimentadores, pregunta se va a pagar a las personas que salen de los BRT y se suben a los alimentadores, e indica que en ese caso debería haber un sistema de comprobación de cuantos usuarios suben a los alimentadores, lo mismo cuando se habla de la fiscalización automatizada, como esta ese asunto consulta si la empresa tiene la capacidad de realizar o no, esta fiscalización automatizada y finalmente la diferencia de costos de operación, quien determina los costos de operación, pregunta si ya estas determinados o se van acoger a los costos de operación que estaban planteado para la ordenanza, o los costos de operación de alimentadores son diferentes para poder establecer e indica que le parece interesante ya que conoce que incluso los alimentadores en el futuro sistema van a ganar mucho más de delo que ganan en este momento, entre 8 y 9 mil dólares.

Por lo tanto en este modelo la cual entiende que es una transición que además se debe firmar o realizar los anexos a los contratos de operación, y manifiesta que si no se equivoca se sigue pagando por convenio de pago a los alimentadores y este figura se debe eliminar, ya que un convenio de pago es algo absolutamente excepcional, no puede ser una norma, y finaliza mencionando que el fondo del asunto está en las dos últimas fases de la modelo una vez que ya se haya resuelto la demanda, la superposición, la firma de los anexos a los contratos, se debe implementar el modelo y solicita que se le explique cómo se va a realizar la fiscalización automatizada y como esta determinados los costos de operación.

Para atender las inquietudes del Concejjal Omar Cevallos, requiere la palabra el Ing. Gustavo Rincostreza e indica referente al control automatizado, se debe avanzar en algo distinto de lo que se tiene ahora, y habla de manera personal es algo imposible un control de operación tan grande, pero lo que se plantea para la suscripción final de estos documentos, se plante que los operadores transmitan hacia la EPMI PQ, la información de sistema que actualmente ya disponen en algunos casos, como sistemas de conteo de pasajeros, sistemas de monitoreo los cuales tiene la posibilidad de programarlos de acuerdo a GEO cercas o

tiempos, y que estos emitan alarmas cuando algo se esté incumpliendo, por ejemplo, un desvío de ruta o no cumplir una vuelta, tiene la ventaja de identificar cuáles son los kilómetros operacionales, los kilómetros de recorrido fuera de la ruta. Complementariamente al tema de los pasajeros, por lo tanto, estableciendo esta obligatoriedad de que la información se transmita, se podría ejecutar sin inconvenientes la supervisión y cita una experiencia en la cual hubo un ejercicio anterior que se ejecutó con a las rutas emergentes, durante ese periodo de tiempo ya hubo una transmisión de información desde un sistema que en ese momento no les pertenecía a los operadores debido a que fue una articulación que se hizo con la empresa privada ya hubo una transmisión de información para que se puedan validar lo kilómetros efectivamente cumplidos, por lo que el personal de despachos, por alguna situación no podían encontrarse en las rutas; como segunda parte para la determinación de los costos de operación se toma como referencia los estudios ya ejecutados por la Secretaria de Movilidad, con algunas variaciones, por ejemplo: en el caso del ayudante que realizaría el cobro de la tarifa, parte de lo que este proceso esta planteando es que ese valor no se reconocería en el sentido de que ya que la EPMTPO no asume la necesidad de controlar la demanda, la emisión de tickets por ejemplo también tema de costos administrativos, que se diferencian del convencional en la medida que la operación puede ser distinta, pero en lo principal son bastante similares.

La Dra. Mónica Sandoval consulta al Concejal Omar Cevallos y a miembros del directorio, si tienen alguna otra duda.

El Concejal Omar Cevallos pregunta cuándo se firmarían los contratos de operación y desde cuándo se aplicaría esta nueva modalidad.

La Abg. Andrea Flores manifiesta que la implementación, se está trabajando desde la Gerencia de Operaciones, en los términos de referencia, donde se plasma este modelo y se ha puesto en consideración de la Secretaria de Movilidad, se ha solicitado información relacionado a los contratos de operación de cada una de las operadoras, y de esta manera superar el tema de los convenios de pago, y se espera que de esta forma desde la primera semana de enero se tenga ya los términos de referencia de las distintas rutas, se puedan lanzar los procesos, y manifiesta que si se mantiene este modelo actual pueden

existir restrictivos, debido a limitante del presupuesto que se tiene actualmente; e indica que el Lic. Guillermo Abad esta solicitado la palabra.

Antes de ceder la palabra la **Dra. Mónica Sandoval** pregunta que necesita la empresa para operativizar el modelo, a parte de los términos de referencia, entiende que son temas administrativos que le compete la gerencia General, porque si necesita el aval, el directorio evidentemente no puede dar alguna directriz exacta sobre este punto, porque son temas operativos que le pertenecen a la empresa, pero si es un tema de permiso o aval quizás a través del órgano rector que es la Secretaria de Movilidad, pueda autorizar esto, y cede la palabra al Lic. Guillermo Abad para que responda.

Toma la Palabra el Lic. Guillermo Abad e indica respecto a cómo han estado distribuidas las rutas y las frecuencias y las unidades en estas rutas y frecuencias y como lo mencionaba El Sr. Omar Cevallos, en estas rutas que no solo eran ineficientes, no solo estaban blindadas, sino monopolizadas, porque las mismas operadoras que prestan el servicio de alimentación, tienen su ruta convencional, en otras palabras ganan por un lado y por el otro a lado tienen garantizado su ingreso sin que haya riesgo para la operadora privada y con este modelo de gestión que ya fue aprobado por la Secretaria de Movilidad, y por eso se lo puede poner en ejecución, se está rompiendo estos blindajes que iban en perjuicio de la ERMTPO, sin duda alguna y que son ya una antesala de lo que vendrá en la restructuración de rutas y frecuencias es decir no se puede permitir que en la misma ruta se le haya tenido por tanto tiempo una ruta convencional y una ruta alimentadora y en algunos casos, no siendo garantizado por un lado la demanda y por otro lado el pago de ese servicio e indica que quiere hacer una mención, que la Secretaria de Movilidad por pedido de la ERMTPO, y con los considerandos que se iba de mencionar se aprobó el cambio de Modelo de Gestión para el Sistema de Alimentadores.

El Lic. Guillermo Abad recibe una aclaración adicional, adelantándose un poco a los parámetros de calidad de servicio que se le vas a exigir a las operadoras, inclusive para la firma del Adendum, no solo para el contrato de operación como tal, en la firma de la ordena es obligatorio que los operadores tengan sistema tecnológicos de Geo-referencia y de transmisión de datos para medir los indicadores, solo con tecnología se puede ser objetivo en aquello, esto incluye

contador de personas, geo referenciación para saber si están llegando a las paradas como debe ser, va a permitir conocer velocidades promedio y velocidades operacionales, conocer maniobras y frenadas bruscas y colisiones, solo así se podrá saber efectivamente si están cumpliendo con los indicadores, y los indicadores que tienen actualmente en sus empresas deben transmitir a una plataforma que será de la Secretaría, pero que es pagado por las operadoras, en otras palabras ellos deben pagar la transmisión, y con eso la Secretaría pueda obtener datos que puedan servir para una mejor planificación, esto en la firma de la Adenda y posteriormente cuando se realicen los contratos, posterior a la asignación de los buses, de las nuevas rutas, y ya tendrá que engancharse al sistema de apoyo a la explotación que forma parte del nuevo sistema integrado de recaudo.

Interviene y agradece la **Dra. Mónica Sandoval** e indica que el punto está claro y pregunta a la Abg. Andrea Flores si necesita para operativizar este modelo, alguna autorización o si ya las tiene, y consulta si este punto era solo para conocimiento del directorio.

La **Abg. Andrea Flores** indica que, para lanzar cualquier concurso para la contratación de servicios de alimentación, se contaba con certificados previos de la Secretaría de Movilidad, en este caso la empresa ha venido trabajando en este modelo, el cual ha sido puesto en conocimiento de la Secretaria de Movilidad y con su aprobación, la empresa podría avanzar con esto, debido a que existen contratos de operación que han sido suscritos entre las operadoras y la Secretaría en cuyos anexos constan algunas rutas administradas y operadas por la empresa, entonces para el cambio en el modelo que se ha presentado para conocimiento del directorio, en efecto se requiere la autorización de la Secretaría de Movilidad para seguir avanzando.

Toma la palabra la **Dra. Mónica Sandoval** y solicita al Secretario de Movilidad que desde el 01 de enero de 2020 se ponga en marcha este modelo, que permitirá optimizar recursos que son muy necesarios en estos tiempos y pregunta si hasta ahí finalizaría el primer punto y si lo de la autorización estaría en tres días.

El **Lic. Guillermo Abad** manifiesta que, si sería posible más días, ya somos parte del proyecto que la EPMTQP está presentando, pero esto sería en 4 días.

La **Abg. Andrea Flores** toma la palabra e indica que la EPMTQP, trabaja siempre en coordinación con la Secretaria de Movilidad, y solicita hacer una reunión con la Secretaria y así solventar este tema.

La **Dra. Mónica Sandoval** manifiesta, Debido a que no hay ninguna intervención respecto del primer punto, solicita se continúe con el segundo punto del orden del día.

La secretaria del directorio la **Abg. Andrea Flores** manifiesta que se da por conocido el primero punto referente a la Propuesta del Modelo de Gestión para el Servicio de Alimentadores de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito.

Y procede a dar lectura al segundo punto del orden del día:

**2. CONOCIMIENTO DE LOS INFORMES TÉCNICO DE TALENTO HUMANO, FINANCIERO Y JURÍDICO RESPECTO A LA APLICACIÓN DEL ACUERDO MINISTERIAL NO. MDT-2019-373 DE 17 DE DICIEMBRE DE 2019, EN EL CUAL, SE ESTABLECEN LAS DIRECTRICES PARA REGULAR LA APLICACIÓN DE LA SENTENCIA NO. 018-18-SIN-CC EMITIDA POR LA CORTE CONSTITUCIONAL DEL ECUADOR, LA MISMA QUE DECLARA LA INCONSTITUCIONALIDAD DE LAS ENMIENDAS A LA CONSTITUCIÓN, ENTRE LAS CUALES, SE ENCONTRABA LA ELIMINACIÓN DE LAS CONTRATACIONES BAJO EL CÓDIGO DE TRABAJO.**

La **Dra. Mónica Sandoval** manifiesta con todos los compañeros del directorio previo que haga la intervención solicita que el punto dos se lo presente en contexto para de esta manera avanzar un poco más rápido.

E indica que dentro de varias empresas municipales se contrataron una infinidad de personas, y no ha sido la excepción la EPMTQP, con las enmiendas constitucionales este personal ya no era Código de Trabajo, sino estaban amparados por la Ley Orgánica de Servicio Civil y Carrera Administrativa, el problema es que una vez que se dejaron sin efecto las enmiendas constitucionales se entiende que todo volvió a su estado anterior y eso

significaba que este personal dejaba de ser amparados por la Ley de Empresa Publicas y pasaban tener régimen laboral, es decir amparados por el Código de Trabajo, indica que una gran mayoría de empresas se han ido corrigiendo para que este personal que estaba en el limbo, y desconocía si pertenecían a LOEP o de Código Trabajo, y manifiesta que a la Gerente General que ha abordado uno de los temas más complejos que tenía la EPMTPO y señala a los miembros del directorio que no hay más que hacer que cumplir la norma, incluso hay un pronunciamiento del Ministerio de Trabajo, una sentencia que emitió la Corte Constitucional, no hay por dónde irse y ese personal debe trasladarse su régimen a Código de Trabajo e indica que ha revisado la documentación que envió la EPMTPO, y las 35 personas debe pasar a Código de Trabajo; y esto significa que estos dos meses más o menos 9 mil dólares que deberían ponerse como algunos agregados que este personal necesita y uno 51 mil dólares para el ejercicio económico 2021 tomando en consideración ya el cambio de regimen, manifiesta que no sería necesario ahondar más en el tema y pregunta a los demás miembros del directorio si tienen alguna duda.

El **Concejal Omar Cevallos** indica estar de acuerdo con la Presidenta Dra. Mónica Sandoval, pero solicita se realiza la presentación para de esta manera conocer lo que ha hecho la empresa referente a este punto.

La Dra. Mónica Sandoval solicita que la presentación sea rápida debido a que hay tema presupuestario que hay que tratar.

Toma la palabra la Abg. Andrea Flores y manifiesta que la explicación de la Dra. Sandoval ha sido clara, y comienza la exposición del segundo punto con los antecedentes mencionado por la señora presidente, en cual existe un acuerdo ministerial que el que regula precisamente el tiempo sobre el cual debería regularizarse esta condición de los trabajadores, como se ha mencionado es una sentencia constitucional de cumplimiento obligatorio de orden constitucional que se debe cumplir, y virtud de aquello se ha emitido los informes de talento humano, donde se ha hecho primero el análisis de cuantos son, e indica que es importante mencionar que no está sujeto alguna resolución por parte del directorio, sin embargo se tiene el compromiso con el Comité de empresa y con las Asociaciones de la EPMTPO, de la necesidad de poner en conocimiento este tema delicado a los miembros de directorio y por tal motivo se puso en

consideración en el orden del día, el pedido inicial era sobre 331 funcionarios que habían ingresado desde el año 2015, cuando se emitieron las enmiendas constitucionales hasta la fecha, en las que ya se dejaron sin efecto y que se regularizaron a través del acuerdo ministerial del Ministerio de Trabajo, sin embargo se tuvo una reunión con el Ministerio de Trabajo para verificar e ir considerando que el acuerdo ministerial señala que los puestos a definirse serán aquellos que han ingresado a las entidades desde el 2 de agosto del 2018 hasta el 17 de diciembre del 2019, que es la fecha en la que se expidieron las directrices de aplicación de la sentencia constitucional, la conclusión principal es que de forma obligatoria deben ser las 35 personas que han ingresado en ese lapso, y al ser una orden constitucional no se ha dado cumplimiento, se han hecho las gestiones internas, con el tema presupuestario porque esto con lleva el reconocimiento ciertos hechos que el código de trabajo prevé y que requiere de financiamiento, se hicieron las gestiones y la gerencia jurídica también emitió el respectivo criterio y costo que ha conllevado el cambio de regimen laboral de LOEP a Código de Trabajo de estos 35 puestos es de 4.609,30 dólares para este mes , e informa que el primero de diciembre, una vez realizadas las gestiones al interno de la empresa y solicitados ya todos los documentos se ha logrado regularizar a estas personas desde diciembre de 2020 y esto tendrá una afectación en el presupuesto anual de 55.311,62, indica que es importante mencionar que el resto de compañeros que se encuentran en esta condición que son los 295 funcionarios, ya es un tema de potestad de la EPMTPO, su regularización y cambio de regimen.

# TRANSPORTE DE PASAJEROS

## ANTECEDENTES:

**ENMIENDAS CONSTITUCIONALES** (Registro Oficial No. 653 de 21 de diciembre de 2015).  
 Disposición Transitoria Primera prevé que, el ingreso de personal al sector público ya no sea bajo Código de Trabajo.

**ACUERDO MINISTERIAL No. MOT-2016-0098 (05-04-2016)**  
 Expide las directrices para el ingreso de las y los servidoras públicos por afesto de la aplicación de la disposición transitoria primera de las enmiendas constitucionales.

**SENTENCIA DE LA CORTE CONSTITUCIONAL No. 018-18-SIN-CC (01-08-2018)**  
 Emitida el 2 de agosto de 2018, declara la inconstitucionalidad por la forma de las enmiendas a la Constitución de la República del Ecuador.

**ACUERDO MINISTERIAL No. MOT-2019-373 (04-12-2019)**  
 Expide las Directrices para la dotación de la sentencia No. 018-18-SIN-CC. La Primera Disposición Transitoria indica que se debe afiliar los puestos que han ingresado a la entidad a partir del 2 de agosto de 2018.

## ACCIONES LEGALES, ADMINISTRATIVAS Y FINANCIERAS RESPECTO AL CUMPLIMIENTO DE LA SENTENCIA NO. 018-18-SIN-CC

# TRANSPORTE DE PASAJEROS

### Coordinación de Talento Humano

Existen 311 puestos cubiertos mediante nombramiento provisional/mensual.  
 De estos 311 puestos, han ingresado 25 personas desde el 2 de agosto de 2018 hasta el 04 de diciembre de 2019, por afesto de la aplicación de la disposición transitoria primera de la sentencia transitoria del Acuerdo Ministerial No. 173, con el objetivo de regularizar el cambio de régimen laboral de QSEP a Código de Trabajo.

### Coordinación Financiera

Recomienda determinar la pertinencia legal de la regularización de los 25 puestos, considerando la vigencia de la Resolución A 049 de la Alcaldía y No. 015 de Gerencia General de la EPMTPO, por el impacto que podría tener en el incremento de la masa salarial.

### Gerencia Jurídica

Recomienda poner en conocimiento del Directorio, en vista del incumplimiento de la Sentencia No. 018-18-SIN-CC emitida por la Corte Constitucional y del Acuerdo Ministerial No. 173-2019, por parte de la EPMTPO.

El 10 de octubre de 2020 se mantuvo una reunión con la Subsecretaría de Fortalecimiento Institucional del MUI, en la cual, se acordó el procedimiento a seguir a fin de regularizar el cambio de régimen laboral de las 25 personas.

**CAMBIO DE RÉGIMEN LABORAL DE LOEP A CÓDIGO DE TRABAJO DE 35 PUESTOS**

**TRANSPORTE DE PASAJEROS**

Contando con los informes de pertinencia y el financiamiento interno, que no implique incremento en la masa salarial y techos presupuestarios, se ha procedido con la regularización del cambio de régimen de 35 personas de LOEP (Nombramiento Provisional) a Código de Trabajo (Contrato Indefinido).

Costo Anual USD 55,311,82  
Costo Mensual USD 4,609,30

**NOTA:** Existen 295 contratos eventuales o provisionales que, de acuerdo a las recomendaciones emitidas en los diferentes informes técnicos y jurídicos deben ser sujetos de análisis a pesar de no estar dentro de los parámetros establecidos en el Acuerdo Ministerial No. MOT-2019-373.

La Dra. Mónica Sandoval agradece la exposición a la señora Negrete de la EPMTPO, e indica que si esto ha sido un lastre de las anteriores administraciones no lo realizaron, el área de talento humano trabaja bien y felicita por la gestión realizada y manifiesta que como no es competencia del directorio aprobar este cambio, mociona se resuelva dar por conocido a los miembros del directorio y solicita pasar al siguiente punto.

Adicional señala que como solo este punto es solo para conocimiento del directorio y no se resuelve nada, no debe ser puesto a votación y solicita se continúe con el siguiente punto.

La Abg. Andrea Flores Secretaria del Directorio da lectura al siguiente punto del orden del día

3. Conocimiento y aprobación del proyecto de "REGlamento INTERNO QUE REGULA EL PROCEDIMIENTO PARA EJECUTAR MODELOS DE

## GESTIÓN ASOCIATIVA DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO”.

Y manifiesta a los miembros de directorio que el proyecto ha sido elaborado desde la Gerencia Jurídica de la EPMT PQ, en la coordinación de Normativas y Criterios e indica que este marco normativo es necesario para poder ejecutar distintos proyectos que podrían ser impulsados a través de estas herramientas, que han sido entregadas a las empresas públicas a través de la ley, es únicamente para normar un proceso que LOEP ya prevé y que es necesario normarlos dentro de la EPMT PQ y solicita autorización para empezar con la presentación del proyecto a cargo de la Abg. María Elena Cano Coordinadora de Normativa y Criterios de la Gerencia Jurídica.

El **Concejal Omar Cevallos** pide la palabra e indica que se ha revisado la propuesta de reglamento y solicita que este punto no se lo revise el día de hoy, puesto que es una recopilación de todas las normas del COA, del COOTAD de la Ley de Contratación Pública y de la LOEP, y en una primera visión no aporta mucho el reglamento y pide no se trate este punto en este directorio y se revise para conocer cuál es el fin del reglamento, porque se va a repetir las mismas normas que están contempladas en los diferentes cuerpos legales, creo que no es de mucho aporte volviéndose un tema burocrático este tipo de gestión asociativa

Toma la palabra la Dra. **Mónica Sandoval** concuerda con lo mencionado por el Sr. Omar Cevallos y sugiere que este reglamento sea más pulido, repetir la norma superior no tiene sentido, y solicita se realice en una mesa de trabajo que resulte en algo más ágil, que permita que los socios con la empresa sean tramitados de forma expedita, tal como está estructurada no le parece que hay que pulirlo, e indica que la próxima semana se haría una mesa de trabajo para tratar este tema y manifiesta que este punto sí debe ser resultado, pregunta al Concejal Cevallos si mociona para que este tema se trate en una mesa de trabajo,

Pide la palabra el Msc. **Giovanny Puchaicela** y manifiesta coincidir con los criterios del Concejal Cevallos y la Dra. Mónica Sandoval, adicional indica, que en la mesa de trabajo se debería revisar la coherencia que guarda este reglamento con otros instrumentos similares: por ejemplo, como tiene la empresa

Metro de Quito y el alcance que tiene ese reglamento hacia el directorio y hacia la gerencia general con este instrumento que también se lo está haciendo en la EPMTPO.

La **Dra. Mónica Sandoval** coincide con lo mencionado por el Concejal Puchaicela y señala que no le parece que cada empresa pública tenga su Modelo de Reglamento Asociativo, y cree que debe haber un modelo estándar para todas las empresas públicas que permita conocer a todos los miembros del concejo como parte de los directorios y como parte de la función de fiscalización del Municipio de Quito poder conocer que estas normas son estándar para cada una de las empresas, ya que cada una de ellas no es un mundo aparte e indica la Secretaría de planificación que es su responsabilidad estandarización de estos reglamentos y procedimientos para que las empresas públicas sepa que tienen una sola normativa a la cual todos se debe sujetar, y ya que no hay otra intervención, apoya la moción del Concejal Omar Cevallos y una vez concluida esta sesión se coordinaría para realizar la próxima semana la mesa de trabajo, debido a que es muy necesario tener este instrumento, frente a los retos grandes que se van a presentar como el cambio de flota, que se van a poder realizar solo mediante figuras asociativas porque el Municipio no tiene recursos.

Interviene el **Concejal Luis Reina** y solicita que se adjunte como insumos los otros reglamentos asociativos a fin de lograr el objetivo de estandarización.

La **Dra. Mónica Sandoval** concuerda con el pedido del Concejal Luis Reina y que cuando se vaya a hacer el trabajo se haga llegar a los espacios de los miembros del Directorio de la EPMTPO en el momento de la Secretaría de planificación.

La **Secretaría de Planificación** Sr. Ing. Andrés Flores manifiesta que se ha llevado un proceso de estandarización, lo mismo informa en la empresa de forma previa, antes de poner en conocimiento al directorio, inicialmente solventado en la gestión del Concejal Cevallos, se utilizan normas que ya estén previstas en los diferentes cuerpos normativos pero adaptados a las necesidades particulares de la empresa, respecto a la injerencia que es objeto que cada empresa pública tiene su reglamento de asociatividad, e indica que tiene un criterio de la Procuraduría General del Estado en la cual dispone precisamente que los directorios de cada

empresa pública expidan este tipo de reglamentos, entonces por las necesidades de los proyectos que lleva adelante la empresa de pasajeros, resulta necesario e imperante tratar este cuerpo normativo, por tal motivo se ha puesto en conocimiento del directorio y manifiesta coordinar con la presidente del directorio la mesa de trabajo para hacer esta socialización con los miembros del directorio de la EPMTPO y finalmente absolviendo la consulta de Concejal Luis Reina además de este reglamento de asociatividad del resto de empresas públicas, como empresa ya se ha realizado un mapeo regulatorio de cuáles son las necesidades como EPMTPO, y estos proyectos normativos serán puestos en conocimiento del directorio, porque en realidad no hay reglamentos aprobados para la EPMTPO por tal motivo se está trabajando en eso de la Coordinación de Normativas y Criterios el cual se pondrá en conocimiento este particular.

La **Dra. Mónica Sandoval** agradece y manifiesta que no se pretende de ninguna manera que solo hay un instrumento que le sirva a todas las empresas, lo que debe tener cada empresa es su propio reglamento acoplado a sus propias realidades, pero que no responda a procesos distintos cuando somos un solo Municipio.

Solicita tome votación a la secretaria del directorio

Para lo cual el Secretaria toma votación del tercer punto del orden del día

MEMBROS DEL DIRECTORIO	VOTACIÓN
Dra. Mónica Sandoval, Concejala Metropolitana	A favor
Dr. Omar Coyillos Patiño, Concejal Metropolitano	A favor
Dra. Luis Reina, Concejal Metropolitano	A favor

Msc. Giovanni Puchaicela Narváez, Secretario de Planificación	A favor
Lic. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad	A favor

La señora Secretaria **Abg. Andrea Flores**, indica que con cinco votos a favor se acepta la moción presentada del Concejal Omar Cevallos e indica organizar la mesa de trabajo para volver al directorio con un proyecto ya más afinado

La **Dra. Mónica Sandoval** indica que una vez aprobado la moción del Concejal Omar Cevallos se de lectura al siguiente punto.

La señora Secretaria **Abg. Andrea Flores** da lectura al cuarto punto del orden del día.

#### **4. Conocimiento de la Propuesta del Plan Operativo Anual 2021**

Antes de iniciar la presentación solicita la palabra **el Msc. Giovanni Puchaicela** y manifiesta que la información que ha sido enviada no está actualizada, debido a que el presupuesto 2021 como ustedes conocen se aprobó este día miércoles, por esta razón sugiere que no sea tratada en este momento y que se actualice con la información que fue aprobada en la ordenanza y se tratado en un siguiente directorio y como complemento también sugiere a la Gerente de la EPMTPO que se realicen un pre directorio que permitan afinar este tipo de información antes de ser presentado al directorio.

Interviene el Concejal Omar Cevallos pregunta si no se va a tratar el POA y el Presupuesto 2021 y cree que el punto es la reforma POA y el Presupuesto del 2020.

La **Abg. Andrea Flores** manifiesta a los miembros del directorio que este punto se lo había incorporado, porque se venia trabajando en el plan operativo anual 2021, por lo tanto, es una propuesta, debido a lo que mencionaba el Secretario de Planificación, y así poder recoger algunas observaciones y poder trabajar ya en la Plan Operativo Anual definitivo.

La **Dra. Mónica Sandoval** comunica a la Gerente General que hace dos días se aprobó el presupuesto anual y pregunta si la información que se está presentando se ajusta al presupuesto que fue aprobado por el Municipio

La **Abg. Andrea Flores** indica que la presentación que se ha realizado en efecto contempla ya presupuesto aprobado hace dos días, pero como la convocatoria con los informes se enviaron la semana pasada, el documento de respaldo no consta con la ordenanza aprobada pero la presentación en efecto ya prevé este particular.

La **Dra. Mónica Sandoval** señala que la información que estuvo anexada a la convocatoria no correspondía al presupuesto que hace poco fue aprobado y pregunta si quieren conocerlo, seguimos con el punto o se vuelve a convocar para tratar este tema, ya con la información actualizada.

El **Sr. Omar Cevallos** interviene y concuerda con lo manifestado por el Msc. Giovanni Puchaicela en actualizar la información.

El **Concejal Luis Reina**, apoya la moción de presentar este punto en un próximo directorio con la información actualizada.

El **Lic. Guillermo Abad** de igual manea apoya la moción propuesta.

La **Dra. Mónica Sandoval** indicó a la señora gerente que este punto se va suspender para ser tratado en un próximo directorio, en virtud que es necesario contar con la información actualizada que sea aparejada a la convocatoria y que contemple los datos reales presupuestarios no se puede realizar con información que no sea actualizada y aprobada.

Y declara con lectura y fe lectura el quinto punto del orden del día.

La señora Gerente y **Abg. Andrea Flores** de lectura el quinto y último punto del orden del día.

**ACORDAMIENTO Y APROBACIÓN DE LA RESOLUCIÓN AL TECHO PRESUPUESTARIO DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRÁNSITO ORBITAL DE LOS BAÑOS DE QUITO 2020.**

Y manifiesta que este punto sí trata del techo presupuestario correspondiente al 2020

La **Dra. Mónica Sandoval** indica que este si esta actualizado con la última reforma presupuestaria aprobada por la Municipalidad y solicita prosiga con la presentación

La **Abg. Andrea Flores**, continua con la presentación y manifiesta que la reforma al techo presupuestario 2020 de la EPMTPO, tiene como principal antecedente

Aprobación del POA y la proforma presupuestaria 2020, aprobado en el mes de enero para la EPMTPO, con un techo presupuestario de US\$ 94'522.138,42, ese como principal antecedente señores miembros, que es el techo presupuestario que deberá ser reformado en virtud de los siguiente antecedentes

Con fecha 16 de marzo de 2020, se suspendieron los Subsistemas de transporte de pasajeros, lo que produjo una gran afectación a los ingresos propios de la EPMTPO desde periodo del 17 de marzo al 2 junio por la suspensión total de los servicios ya que la principal fuente de ingresos que tenía proyectada la empresa a inicios de este año eran aquellos ingresos que provenían del recaudo de la tarifa de transporte público, adicional la disminución de la demanda que desde inicios de junio se ha afectado en un 70% a partir del 3 junio cuando se reanudo el servicio, en otras palabra además de las suspensión, los ingresos se han visto afectados porque no se cuenta con el mismo número de pasajeros que se contaba a inicios de este año.

El Oficio No. EADJMO-AG-2020-0488-O, de 07 de agosto en el cual se remitió a las Direcciones Programáticas y Presupuestarias para la Reforma del POA 2020, en el cual se solicitando además que para el sistema se elaboró la proforma presupuestaria del 19 de agosto, en concordancia con las resoluciones de la Municipalidad No. A-049 y A-051, remisión por la Alcaldía de Pichincha, en el mes de agosto.

El Presupuesto General de la EPMTPQ No.0018-2020 que fue sancionado el 19 de noviembre de 2019, por el Concejo Metropolitano reformó el Presupuesto de la EPMTPQ que tiene de No.1020 para este segundo semestre.

**ANTECEDENTES**

- Aprobación del POA y la proforma presupuestaria 2020, con un techo presupuestario de US\$ 94.522.133,42
- Con fecha 16 de marzo de 2020, suspensión de los Subistemas de transporte de pasajeros, con lo que se obtuvieron pérdidas de ingresos propios del periodo del 17 de marzo al 2 junio, así como la disminución de la demanda que bordeó el 70% a partir del 3 junio.
- Con Oficio Nro. QADOMI.AG-2020-0493-0, de 07 de agosto se remiten las Directrices Programáticas y Presupuestarias para la Reforma del Plan Operativo Anual 2020.
- Para la reforma se elaboró la propuesta de ajuste remitida el 19 de agosto, en concordancia con las resoluciones de asamblea No. A-049 y A-051, remitidas por la Alcaldía de Distrito Metropolitano de Quito.
- Mediante Ordenanza PMU No 003 2020 sancionada el 19 de noviembre de 2020, el Consejo Metropolitano reformó el Presupuesto del QAD Metropolitano de Quito 2020.

Continúa exponiendo la reforma y atendiendo además este escenario de autoridad que en este momento atraviesa el país entero, no solo el gobierno local, se presenta un detalle de todos los ajustes que realizó la empresa y que se debió al hecho expuestos hace un momento, el principal rubro que cubre la empresa es el servicio de alimentación que fue expuesto en el primer punto. la optimización de las rutas alimentadoras además de un ajuste en los costos, la disminución del 18% de buses alimentadores y una optimización de kilómetros recorridos a esto sumando los dos meses de suspensión nos permitió hacer un ajuste de 12'904.768,28, en el presupuesto del 2020.

En impacto también se puede evidenciar en el mantenimiento de flota, se priorizó la compra de repuestos y servicios para el buen funcionamiento de la flota reduciendo cerca de 2'436.282,92.

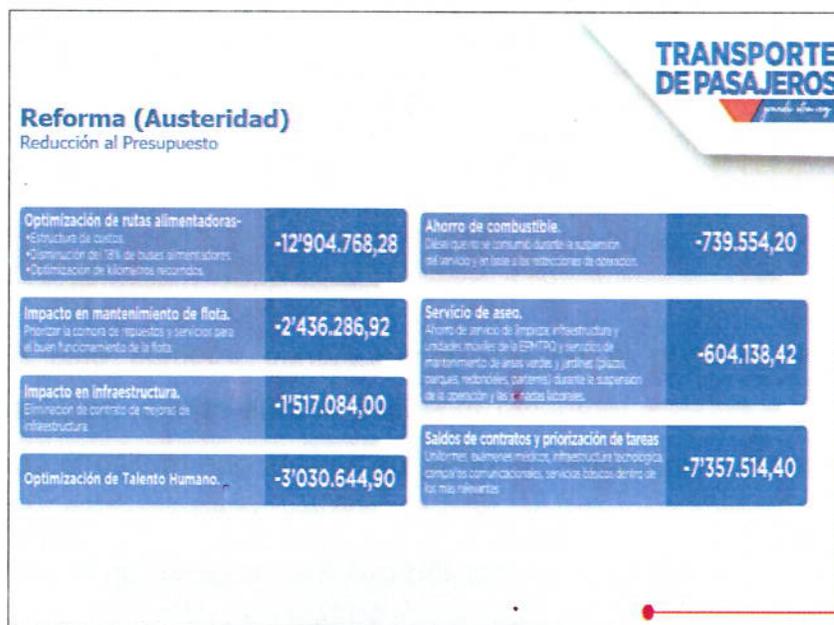
El impacto en la infraestructura eliminación de contratos de mejoras de infraestructura en el transporte público con una reducción de 1'517.084,00.

La optimización de Talento Humano ligado principalmente a que en este momento no se está cubriendo ciertos derechos patronales, como el tema de uniforme exámenes médicos, con un ahorro de 3'030.644,90

El ahorro en combustible de diésel que no se consumió durante la suspensión del servicio y en base a las restricciones de operación, con un ahorro de 739.554,20.

En el servicio de aseo, el ahorro en el servicio de limpieza, infraestructura, unidades móviles de la empresa y servicio de mantenimiento de áreas verdes y jardines por un valor de 604.138,42.

Finalmente, con la priorización de tareas se ha hecho una reducción en el presupuesto de 7'357.514,40.



Es importante mencionar que a parte de estos ajustes la empresa tuvo ciertos gastos que debió cubrir frente a la emergencia sanitaria que no estuvo previsto desde un inicio, como compra de alcohol gel, mascarillas, desinfecciones de las unidades, la señalización, la compra de termómetros para cumplir con el protocolo y las cabinas de los conductores que son los rubros emergentes que tuvo que cubrir la empresa.

En la siguiente lamina se presenta los valores no recaudados, siendo el mayor impacto para la empresa debido a la suspensión de actividades debido a la emergencia, la empresa empezó a perder 107.365 diarios en su operación.

Se representa en el siguiente cuadro los valores por los meses que la empresa no ofreció el servicio, debido a la suspensión del servicio.

**Disminución de recaudo por Emergencia Sanitaria – Afectación a la demanda**

	Proyección inicial	Proyección estimada	Diferencia	
Enero	3'512.735	3'084.251	-428.484	
Febrero	3'143.331	2'837.296	-306.177	
Marzo	3'13'146	1'485.834	-1'645.314	
Abril	3'307.830	0	-3'307.830	
Mayo	3'284.580	0	-3'284.580	
Junio	3'21'553	651.908	-2'559.645	
Julio	3'267.930	862.596	-2'405.334	
Agosto	2'951.705	826.324	-2'125.381	
Septiembre	3'078.867	907.576	-2'171.284	
Octubre	3'962.146	967.815	-2'994.333	
Noviembre	3'718.285	909.428	-2'808.857	
Diciembre	3'217.650	962.714	-2'354.935	
<b>Anual</b>	<b>39'188.317</b>	<b>13'495.662</b>	<b>-25'692.655</b>	Reducción de 65%

El total de valor no recaudado es de 8'267.105 que dejó de recibir la empresa a diferencia de otras empresas públicas que no suspendieron su servicio, y es por eso que ese valor se refleja como una pérdida directa en el presupuesto de la EPMTPO.

También, con la proyección de demanda de pasajeros a inicios de este año se había hecho una proyección inicial de pasajeros por el valor de la tarifa de transporte público que la empresa cobra, y manifiesta que para poner en contexto a los miembros del directorio, si bien la tarifa es de 0,25ctvs que está fijada, por normativa está vigente la tarifa que se cobra a estudiantes y personas de la tercera edad y los 0,10ctvs de la tarifa reducida para personas con movilidad reducida, la tarifa con la que se hace la proyección es de 0,22 ctvs., con esta proyección, la proyección inicial al 2020, era que los ingresos por tarifa bordeaban los 39.1 millones y la proyección estimada se vio afectada precisamente como se observa en la segunda columna en los primeros meses de febrero y marzo que ya vio afectada, abril y mayo donde los pasajeros se reportan en 0 por la suspensión total del servicio, la proyección estimada de ingresos después de la emergencia sanitaria es de 2.4 millones de dólares con

una diferencia de 25,6 millones de dólares, reduciendo así los ingresos propios cerca el 65%.



En los ajustes de proyección de ingresos y acogiendo la reforma presupuestaria, lo que se observa es como esta proyectados los ingresos corrientes con el presupuesto aprobado del 2020 para cada uno de los rubros, se observa cual ha sido la reforma y cuál es el nuevo codificado de 38 mil dólares, la venta de bienes y servicios, donde se refleja precisamente el valor por tarifa o se recauda que pasa de un valor de 39.1 millones a 13.4 millones, siendo este el nuevo codificado.

De rentas inversiones y multas que pasa de 1 millón de dólares a 623 mil y otros ingresos que también se han visto afectados a 222 mil 61 mil.

Los ingresos de capital todo lo que proviene del aporte municipal estaba previsto a inicio de este año la transferencia de 41 millones que es lo que históricamente ha transferido a la EPMTPO debido a la reforma semestral el nuevo codificado es de 37 millones.

Respecto a los ingresos de financiamiento que está ligado a los saldos disponibles en banco pasa de 12.2 millones a 13.7 millones siendo el único rubro que ha incrementado, en cuantías pendientes por cobrar que pasa de 500.781 mil a 891.772.

Como se puede observar con el aporte Municipal el último cuadro que resume el valor que era entregado por parte del Municipio de 41 millones pasa a 12.4 y los ingresos de autogestión que se vieron afectados de 24 millones dando una reducción en el presupuesto de 28'589.991,43.

AJUSTE PROYECCIÓN DE INGRESOS		TRANSPORTE DE PASAJEROS		
NATURALEZA ECONOMICA	GRUPO DE INGRESOS	PRESUPUESTO APROBADO 2020	REFORMA	NUEVO CODIFICADO
		40 768 657,71	26 648 993,74	14 218 663,97
INGRESOS CORRIENTES	13 TASAS Y CONTRIBUCIONES	344 815,28	308 508,28	38 327,00
	14 VENTA DE BIENES Y SERVICIOS	38 428 317,18	25 092 059,18	13 495 861,00
	17 RENTAS DE INVERSIONES Y MULTAS	1 013 045,87	390 001,54	623 044,33
	19 OTROS INGRESOS	227 079,38	160 348,74	61 730,64
INGRESOS DE CAPITAL	20 TRANSFERENCIAS Y DONACIONES DE CAPITAL E INVERSION	41 000 000,00	3 945 788,90	37 054 211,10
		41 000 000,00	3 945 788,90	37 054 211,10
INGRESOS DE FINANCIAMIENTO		12 763 480,71	1 905 789,21	14 669 249,92
	37 SALDOS DISPONIBLES	12 763 099,04	1 514 228,05	13 267 477,09
	38 CUENTAS PENDIENTES POR COBRAR	500 381,67	390 561,16	891 772,83
Total general		94 922 138,42	28 589 991,43	55 932 146,99
FUENTE	INICIAL	AJUSTE	NECESIDAD	DIFERENCIA
MUNICIPIO	41 000 000,00	-18 105 000,00	12 894 211,10	-3 945 788,90
AUTOGESTIÓN	53 822 138,42			-24 644 224,53
TOTAL				-28 589 991,43

Con respecto a la Disminución del techo presupuestario de gastos en Sesión Extraordinaria No. 0106 del Concejo Metropolitano de Quito, del 19 de noviembre de 2020, se aprobó la Ordenanza Reformatoria del Presupuesto 2020 con lo cual se reduce el aporte Municipal del techo presupuestario, y con respecto a los ingresos se encuentran los ingresos del municipio maslo de autogestión, teniendo un ingreso total de 65.932.146,99 viéndose reducido en 28.5 millones.

Con respecto al gasto en los proyectos relaciones a gestión administrativa el nuevo codificado se ha visto afectado en una reducción de 36.90% siendo el

nuevo codificado de 1.741.041,18, en lo que se refiere al proyecto de talento humano el ajuste se ha hecho en un 30%, dando un nuevo codificado de 22.444.290,54 y en lo que respecta la operación de los corredores del sistema metropolitano de transporte público, que esa ligado especialmente al servicio de alimentación que fue expuesta en el primer punto se ha visto afectado en un 26,68% dando un nuevo codificado de 41.746.815,26 dando un total de ajuste de 65.932.146,99

**TRANSPORTE DE PASAJEROS**

**Disminución de Techo presupuestario Gasto**

FUENTE	PRESUPUESTO APROBADO 2020	REFORMA	NUOVO CODIFICADO
MOMBI	41.081.000,00	-3.945.700,00	37.135.290,00
AUTOGESTION	53.222.820,42	-25.084.224,33	28.138.596,09
TOTAL	94.303.820,42	-28.929.924,33	65.373.896,09

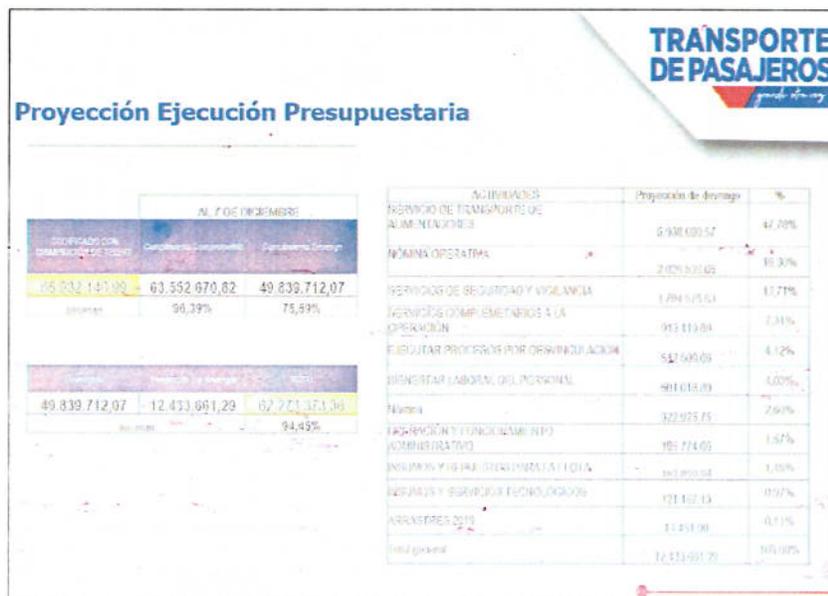
  

PROYECTO	CODIFICADO ORIGINAL	REFORMA	NUOVO CODIFICADO	% DE REDUCCION
PROYECTO 1 GESTION ADMINISTRATIVA	1.733.175,40	-1.020.290,22	712.885,18	58,91%
PROYECTO 2 GESTION DEL TALENTO HUMANO	22.454.390,20	-6.932.420,76	15.521.969,44	30,72%
PROYECTO 3 OPERACION DE LOS CORREDORES DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PUBLICO	29.095.254,82	-17.051.884,35	12.043.370,47	29,69%
Total general	94.322.146,42	-28.929.924,33	65.392.222,09	30,25%

Y manifiesta que esto conlleva que al 7 de diciembre de acuerdo a las actividades que se han llevado a cabo desde la empresa con la nueva reforma que fue aprobada por parte del Concejo Metropolitano, se ha llevado a cabo un porcentaje de ejecución presupuestaria de 75.79%, que es un valor ya devengado y se tiene la proyección que sea hecho, que con las actividades que se llevaran a cabo se podrá llegar a una ejecución presupuestaria de este año de 4.45%.

Es importante que se observe lo que refleja el cuadro acerca del porcentaje de distribución del presupuesto de la empresa y principalmente los servicios de nómina operativa, de seguridad, servicio ligados a la operación, procesos de desvinculación, bienestar laboral personal, la nómina ligada directamente a temas administrativos y los insumos y repuestos para la flota y servicio tecnológicos y los arrastres 2019.

También manifiesta a los miembros del directorio que es importante que conozcan que para hacer este ajuste, se ha tenido que ajustar proyectos de infraestructura, se ha tenido que dejar de lado proyectos como la intervención en la estación del Playón de la Marín, en Moran Valverde, Capulí que son paradas que son parte del sistema de transporte del Subsistema de la Empresa y que cuyos proyectos han tenido que dejarse de lado debido a este ajuste presupuestario y esta afectación en los ingresos de la empresa, afectando de esta manera la calidad del servicio que la EPMT PQ debe garantizar a sus usuarios, debiendo recordar que no solo los proyectos de infraestructura se han tenido que dejar de lado sino que, se ha debido priorizar al máximo gastos relacionados al mantenimiento de la flota operativa, debiendo dejar de lado proyectos para la unidades previstos para este año y para el año entrante, pero que son necesidades que deben ser cubiertas para la empresa con la finalidad de garantizar el servicio de transporte público.



Y la Abg. Andrea Flores indica que hasta ahí la presentación e indica dentro de los documentos también se encuentra un proyecto de resolución, donde se detalla el nuevo codificado y de esta manera sea aprobada la reforma al techo presupuestario considerando precisamente el rubro del nuevo codificado del

aporte municipal, siendo este el rubro principal de ingresos, más los ingresos de autogestión dando un total para el techo presupuestario para cerrar el año 2020 de 65.932.146,99.

La **Dra. Mónica Sandoval** agradece la presentación y cede la palabra a los miembros del directorio.

Solicita la Palabra el **Concejal Omar Cevallos** e indica que estamos por finalizar el año y no hay mucho que discutir y aprobar como se ha presentado ya que está prácticamente ejecutado y sólo da una recomendación, cuando no se hace un gasto no es ahorro, el ahorro se produce cuando se negocia algo, cuando se ha mencionado que sea ahorrado en combustible, eso no es un ahorro, es un gasto no ejecutado.

Interviene el **Msc Giovanni Puchaicela** y concuerda con el Concejal Cevallos de que esta cuadrada la reforma bajo los techos que se hayan asignado, sin embargo, hace una pequeña observación que se ha detectado en el POA, existe un traspaso que se hace desde cuantas corrientes o cuantas, de inversión en temas de personal, eso se puede subsanar con una reunión de los técnicos de planificación de la EPMTPO con los técnicos de la Secretaría de Planificación, por lo demás está de acuerdo.

La **Dra. Mónica Sandoval** agradece las intervenciones de los miembros y solicita a la Gerencia General que el 94% de ejecución al final del año de ejecución no afecta al sentido del Directorio tomar decisión para la aprobación del Techo Presupuestario 2020.

Para la verbal el Directorio toma votación para la aprobación del Techo Presupuestario 2020 en la EPMTPO.

INTERVENCIÓN DEL DIRECTORIO	VOTACIÓN
Dra. Mónica Sandoval, Concejala Metropolitana	A favor

Sr. Omar Cevallos Patiño, Concejal Metropolitano	A favor
Msc. Giovanni Puchalcera Narváez, Secretario de Planificación	Con la observación realizada A favor
Lic. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad	A favor

La señora Secretaria **Abg. Andrea Flores**, indica que con cinco votos queda aprobada la resolución enviada acerca Aprobación del Techo Presupuestario 2020 de la EPMTPO.

La **Abg. Andrea Flores** para finalizar indica únicamente para acotar que en efecto esta ha sido la meta que nos hemos planteado en la ejecución, existen ciertas novedades en el pago de alimentadores precisamente porque deben cumplir requisitos documentales ligados al cumplimiento de las afiliaciones con el IESS, donde se verifica la afiliación a los conductores y al personal de la operadora por disposición de ley que la empresa debe verificar previo a entregar cualquier tipo de recurso, y en este punto es donde se tiene inconvenientes con los alimentadores para proceder con los pagos e indica que esa sería la novedad más grande que podría limitar un poco esta meta que nos hemos propuesto para la ejecución presupuestario pero está siendo medida todos los días para poder cumplir lo que se ha propuesto hoy.

La **Abg. Andrea Flores** indica que en hoy en la quinta hora de la sesión y hablando por el día a día por el desarrollo de la sesión.

**D. E. María Concepción**  
 Concejal Metropolitano  
 Presidenta del Directorio (D)

**Abg. Andrea Flores**  
 Secretaria del Directorio (D)

Oficio Nro. GADDMQ-AM-2020-1310-OF

Quito, D.M., 23 de noviembre de 2020

**Asunto:** Delegación permanente al Directorio de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito

Señora Abogada  
Monica Sandoval Campoverde  
**Concejala Metropolitana**  
**GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**  
En su Despacho

De mi consideración:

Mediante Oficio Nro. GADDMQ-DC-HMA-2020-0411-O de 21 de octubre de 2020, la Concejala Andrea Hidalgo me comunicó su decisión de renunciar a la Presidencia del Directorio de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros Quito.

De acuerdo al artículo 8 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas, en las empresas creadas por los gobiernos autónomos descentralizados, la Presidenta o el Presidente serán la Alcaldesa o el Alcalde o su respectivo delegado, quien deberá ser una funcionaria o funcionario del gobierno autónomo descentralizado.

Conforme a la norma jurídica señalada y en concordancia con la letra a) inciso final del artículo 1.2.76 del Código Municipal y artículo 69 y siguientes del Código Orgánico Administrativo, en mi calidad de Presidente del Directorio, designo a usted, señora Concejala Metropolitana Monica Sandoval Campoverde, como mi delegada permanente al Directorio de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito. Asimismo, conforme al artículo 1.2.76 del Código Municipal, solicito a usted, señora Concejala, que presida el referido directorio.

La presente delegación deja sin efecto cualquier otra que se haya efectuado en el presente documento.

Para los fines legales consiguientes.

Atentamente,

*Documento firmado electrónicamente*

Dr. Jorge Homero Yunda Machado  
**ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

Oficio Nro. GADDMQ-AM-2020-1310-OF

Quito, D.M., 23 de noviembre de 2020

Anexos:

GADDMQ-DC-HMA-2020-0411-O.pdf

Copia:

Señora Abogada  
Andrea Cristina Flores Andino  
**Gerente General Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito**

Señora Ingeniera  
Andrea Hidalgo Maldonado  
**Concejala Metropolitana**

Señor Licenciado  
Guillermo Eugenio Abad Zamora  
**Secretario de Movilidad**

Señor Ingeniero  
Lenin Patricio Muñoz Alvarez  
**Secretario General de Planificación (E)**

Señor  
Santiago Omar Cevallos Patino  
**Concejal Metropolitano**

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Pubenza Maria Fuentes Flores	pmff	AM	2020-11-23	
Elaborado por: Carmen Ximena Aguirre Tenezaca	cxat	AM	2020-11-23	
Aprobado por: Jorge Homero Yunda Machado	JY	AM	2020-11-23	