

**ACTA DE SESIÓN ORDINARIA DEL DIRECTORIO DE LA EMPRESA
PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE
QUITO.****Nro. DIR-EPMTPQ-003-2021**

En el Distrito Metropolitano de Quito, en las instalaciones de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, ubicada en las calles Av. Rodrigo de Chávez y Cinco de Junio, estación Multimodal la Magdalena, siendo las 15h00, del día 09 de junio de 2021, en atención a la disposición verbal de la señora Doctora Mónica Sandoval Campoverde, Presidenta del Directorio de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito – EPMTPQ, Delegada del señor Alcalde Metropolitano doctor Jorge Yunda Machado, sobre la base de lo que establecen los artículos 7, literal b) del Reglamento Interno del Directorio, de la EPMTPQ, y en atención a lo que dispone el artículo 15, inciso primero, Ibidem, se convoca a los miembros del Directorio de la Empresa Pública de Transporte de Pasajeros de Quito, una SESION ORDINARIA, para el día de hoy miércoles 09 de junio de 2021, a las 15h00, llevada a cabo mediante video conferencia por medios telemáticos, a través del siguiente enlace:

Secretaria General EPMTPQ le está invitando a una reunión de Zoom programada.

Tema: Zoom meeting invitation - Reunión de Zoom de Directorio de la EPMTPQ

Hora: 9 jun. 2021 03:00 p. m. Bogotá

Unirse a la reunión Zoom

<https://us02web.zoom.us/j/83454721228?pwd=SEFYU2IESGZOWjZmK2RoYVJPbkpvdz09>

ID de reunión: 834 5472 1228

Código de acceso: 171795

Acto seguido toma la palabra la señora Presidenta de la Comisión, Dra. Mónica Sandoval Campoverde, quien luego de dar la bienvenida y presentar sus saludos a todos los comparecientes, pide que a través de Secretaría se proceda a constatar el quorum para la sesión respectiva:

NOMBRE	CARGO	FUNCIÓN	ASISTENCIA
Abg. Mónica Sandoval Campoverde	Concejala Metropolitana Delegada del Señor Alcalde Dr. Jorge Yunda Machado	Presidenta del Directorio	Presente
Santiago Omar Cevallos Patino	Concejal Metropolitano	Miembro del Directorio	Presente
Luis Eucevio Reina Chamorro	Concejal Metropolitano	Miembro del Directorio	Presente

Ing. Lenin Patricio Muñoz Alvarez	Secretario General de Planificación	Miembro del Directorio	Presente
Licenciado Guillermo Eugenio Abad Zamora	Secretario de Movilidad	Miembro del Directorio	Presente

El señor Gerente Ingeniero Carlos Poveda, en su calidad de Secretario, certifica la presencia de cinco miembros de Directorio, poniendo en conocimiento de Presidencia que existe el quorum legal y reglamentario para la presente session de Directorio, conforme lo establece el artículo 16 del Reglamento Interno de Directorio de la EPMT PQ.

A su vez solicita a Presidencia que se autorice a la Gerencia para encargar la Secretaría al Pro- Secretario el doctor José Sebastián Vásconez, en razón de ser la Gerencia quien tiene que exponer y presentar los puntos a tratar del Orden del día.

Autorizado que es, se posesiona como secretario Ad-hoc el doctor José Vásconez, quien agradeciendo al Directorio.

Toma la palabra la señora presidenta y procede a instalar la session, solicitando se ponga en conocimiento de todos los presentes el orden del día respectivo, recordando la facultad de los miembros del Directorio, de solicitar la modificación y/o cambios del orden del día.

El Pro- Secretario, procede a dar lectura a la convocatoria y orden del día.

- 1.- Lectura y aprobación del acta de sesión extraordinaria de 28 de abril de 2021.
- 2.- Conocimiento y aprobación del Plan Estratégico Institucional 2021-2024
- 3.- Conocimiento y aprobación a la Reforma del Estatuto Orgánico Organizacional por Procesos.
- 4.- Conocimiento y aprobación de las Reformas a los Reglamentos Internos de Talento Humano de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito. (LOEP- REGLAMENTO INTERNO CODIGO DE TRABAJO).
- 5.- Puntos Varios a incluir en el Orden del Día

Presidencia pone a consideración el orden del día leído por el Pro- Secretario.

Acto seguido toma la palabra el concejal Luis Reina quien mociona y solicita que se incluya en el orden del día un punto a tratar que es el Informe Económico Financiero a la fecha, moción que es respaldada por el concejal Omar Cevallos.

Con el respaldo respectivo, presidencia pone a consideración el punto a incorporar, solicitando se de lectura a la moción:

MOCION: Incorporar al orden del día como punto número 5e:

“Informe Económico Financiero a la fecha, por la Gerencia Administrativa Financiera.”

Presidencia, solicita se tome votación:

MIEMBROS DIRECTORIO	DEL	VOTACIÓN		
			A FAVOR	EN CONTRA
Abg. Mónica Sandoval Campoverde concejala Metropolitana delegada del Señor Alcalde Dr. Jorge Yunda Machado		X		
Santiago Omar Cevallos Patino concejal Metropolitano		X		
Luis Eucevio Reina Chamorro concejal Metropolitano		X		
Ing. Lenin Patricio Muñoz Álvarez secretario general de Planificación		X		
Licenciado Guillermo Eugenio Abad Zamora secretario de Movilidad		X		

RESOLUCION: Por unanimidad se aprueba la Moción y se incluye en el orden del día:

5.- Informe Económico Financiero de la Gerencia Administrativa Financiera.

Acto seguido y con la aprobación del orden del día, Presidencia dispone dar inicio al primer punto del orden del día.

PUNTO 1.- Lectura y aprobación del acta de sesión extraordinaria de 28 de abril de 2021.

Pro- Secretaría pregunta a Presidencia sobre la base de los principios de celeridad y eficacia de la Administración Pública la necesidad de dar lectura al Acta, teniendo en consideración que la misma ha sido puesta en conocimiento previo de cada uno de los miembros del Directorio.

Presidencia consulta a los miembros del Directorio si existe alguna observación, quienes manifiestan no tener observaciones de ningún tipo, por lo que acto seguido, releva al prosecretario de dar lectura, solicitando se proceda a la votación respectiva para la aprobación del acta DIR-EPMTPQ-004-2021 de fecha 28 de abril de 2021.

MOCION: A consideración el acta de 28 de abril de 2021.

RESOLUCION: Los miembros del Directorio por unanimidad aprueban en todas y cada una de sus partes el contenido del acta DIR-EPMTPQ-004-2021 de fecha 28 de abril de 2021.

PUNTO 2. Conocimiento y aprobación del Plan Estratégico Institucional 2021-2024.

Toma la Palabra el señor gerente Ingeniero Carlos Poveda y expone el Plan Estratégico Institucional, de cuya presentación consta, que para llegar a conseguir los objetivos que la ciudadanía espera de esta empresa, buscamos como llegar a obtener estos objetivos primordiales, analizando los factores externos que son clave en el plan estratégico ya que los objetivos y metas que nos planteamos a través de la planificación estratégica.

Entre los factores internos tenemos un elemento muy importante que es la comunidad, que espera mucho de esta empresa que es la que brinda el servicio de transporte público, como ejemplo: cuando se pregunta ¿Qué les parece el servicio de transporte público?, este no es muy aceptable por la ciudadanía lamentablemente porque no le hemos dado el valor suficiente, tenemos leyes que no aportan a que el sistema de transporte sea de calidad, tenemos leyes que se cruzan, somos regulados por una ley de transporte, tenemos ordenanzas, tenemos resoluciones, decretos que a veces se cruzan y no nos permiten ser eficientes en la operación de transporte público.

La parte política es fundamental para que las empresas operadoras de transporte sean públicas o privadas puedan encontrar el mejor camino para tener un servicio de transporte de calidad y lo que creo que es más importante, actualmente es la economía, tanto local, e internacional, para poder dar un

servicio de calidad estamos en una crisis sanitaria que ha provocado una crisis financiera muy importante que no nos permite cumplir con los índices de calidad para brindar a la ciudadanía, más allá, no nos permite a nosotros fortalecernos como operadora de transporte, un plan estratégico nace de un análisis de cómo estamos, una de nuestras fortalezas era el sistema eléctrico, hace 25 años operábamos con el trolebús, esa fortaleza estamos perdiendo cada día porque estamos esperando renovar la flota por muchas condiciones que no son de la empresa misma, no tenemos los suficientes ingresos ni una tarifa que nos permita proyectarnos de una manera autónoma, financieramente.

Hoy estamos teniendo nuevamente la oportunidad de poder renovar la flota de trolebuses y ser ese referente que fue hace 25 años esta empresa, al tener un BBT, con tecnología cero emisiones, actualmente poseemos una flota con combustible fósil a diésel y estamos llegando a utilizar solamente los buses a diésel.

Los trolebuses están mermándose cada día, ya no tenemos los 113 trolebuses con que iniciamos hace 25 años por las causas propias del uso del vehículo, que ya ha cumplido con su vida útil, técnica, pero también la vida útil por Ordenanzas, y esto ha provocado desequilibrios, tal es así que parte de nuestra flota ya ha sido destinada a ser deshabilitada y posteriormente chatarreada.

El entorno externo de nuestra empresa es muy complicado actualmente en ciudades como la de Quito, y las ciudades que hacemos transporte público, este servicio es muy observado por la ciudadanía, entonces creemos nosotros que el factor externo debe ayudarnos mucho más para que internamente los factores internos podamos desarrollarnos.

El plan estratégico, lo enfocamos hacia los factores internos y en eso nosotros esperamos que nuestra empresa pueda generar valor en la economía, esto es para nuestra economía, es decir que la gente tenga un servicio de calidad. se habla mucho no dentro de la norma que sea tarifas justas y todos pensamos que si damos servicio de calidad eficiente se va a generar valor en la economía y en la comunidad.

Para entrar en el plan estratégico tenemos algunas faces muy importantes las principales son especialmente dentro de una operadora, nos enfocamos en cuatro fases que son: la parte administrativa, la financiera, la operación y mantenimiento, consideramos que el servicio está en función del número de buses que la empresa disponer en dónde va a prestar el servicio de calidad equipamiento necesitamos y bajo qué normas y leyes vamos a regir, por eso tenemos una estructura orgánica

La parte externa es fundamental para que un sistema de transporte pueda funcionar, el mantenimiento de la flota para poder atender a la demanda, hoy estamos pasando nosotros una crisis por demanda; los servicios de transporte público no tienen una demanda adecuada se ha reducido al 60%.

El factor externo es muy difícil que nosotros podemos manejar o incidir para que nuestros clientes utilicen la mente el transporte público para que la demanda

vuelva a utilizar el transporte público hay que motivarla pero no solamente para que utilice el servicio sino que hay que crear las actividades las condiciones para que nuevamente la demanda tenga motivos para salir y utilizar el transporte público y de esa misma manera a nosotros nos ayuda en el aspecto financiero por eso es importante este factor externo que sea muy bien manejado por el ente gestor, quien nos puede ayudar mucho en eso, creando nuevas normativas, nuevas directrices y sistemas integrados para poder elevar el volumen de pasajeros de tal manera que agreguemos clientes y encontremos mejores índices financieros.

El recurso humano, es otro los factores que hemos visto como una amenaza ya que no encontramos recurso humano comprometido, lo que representa una grave dificultad lo que dificulta la gestión operativa de la empresa.

Otro punto externo que creemos conveniente son los proveedores de buses, por ejemplo, hemos buscado alianza que puedan aportar con flota con modelos de negocios diferentes como para poder nosotros renovar la flota especialmente de trolebuses.

El sistema de operaciones es el corazón de una organización de estas características por eso consideramos que debemos trabajar todos los elementos externos e internos para lograr conseguir las mejores condiciones de operación.

Hoy tenemos oportunidades las que se van diluyendo por no avanzar en la renovación de la flota, creíamos que teníamos una buena oportunidad extender el corredor de trolebuses hacia Calderón pero se está manejando de una forma diferente, se ha puesto como una zona de los concursos abiertos para que sean operadoras privadas las que podrían participar y hace cargo de este corredor pero las inversiones son muy altas y creemos nosotros que se debe Buscar un modelo de gestión diferente posiblemente en las alianzas público-privadas para que esa empresa de pasajeros continúe especialmente con este factor de calidad qué es a través de trolebuses

Siguiendo con la planificación estratégica esta se basa en los objetivos estratégicos, tiene varios enfoques, partimos del enfoque de los clientes satisfechos en el transporte público, se encuentran poco realmente, creen que este servicio no les da las condiciones que esperan, se exige mucho al transporte público en la ciudad de Quito especialmente y se denigra a pesar que es un transporte de muy buena calidad comparando a ciudades de la región de Latinoamérica, el transporte Quito y del país me atrevo a decir que es de las mejores características.

Interviene del concejal Omar Cevallos. -

Referente al Corredor Calderón Carapungo, creo debe ser manejado por la empresa de pasajeros, habrá que ver la forma, en el concejo cuidamos que esto no salga a concurso público.

Toma la palabra la señora presidenta

Indica que Corredor Labrador Carapungo, debe estar administrado por la Empresa de Pasajeros, que no puede estar dentro del concurso público para rutas y frecuencias.

Pide la palabra el concejal Reina

"Creo que a veces no se hace un sinónimo costo de operación con tarifa, cuando se dice tarifa obligatoriamente creo que se remiten a lo que el usuario paga y la empresa lo que tiene que estar centralmente preocupada es de tener la capacidad de cubrir los costos de operación entonces ahí me gustaría que se trabaje con esa clara diferenciación entre costos de operación y tarifa".

Continúa con su intervención ingeniero Carlos Poveda

Señala que: una vez que entre el Metro, la Empresa de Pasajeros debe tener oportunidades para mantenerse o también crecer pero vinculado directamente al Metro, había comentado del proyecto de Labrador, Calderón, Carapungo, ya que nuestro plan estratégico antes de hacerme cargo de la administración se consideraba este corredor como parte de los proyectos de la Empresa de Pasajeros, esto nos ha permitido a nosotros ajustar el presupuesto plurianual al 2024 considerando que este proyecto no estaría bajo la responsabilidad de la Empresa de Pasajeros, salvo lo que ustedes han manifestado en este momento.

La planificación estratégica, que se plantea desde esta empresa:

Hemos construido varios objetivos estratégicos, para tener un servicio de calidad de tal manera que se reconozca que el transporte público satisfaga sus necesidades de movilidad y le permita llegar a tiempo a sus actividades.

Otro objetivo estratégico enfocado en la rentabilidad:

Tenemos que pensar en ser una empresa eficiente, de tal manera que podamos tener los suficientes ingresos, producto de nuestra propia actividad, de manera eficiente y que la empresa viva, porque hoy estamos en una crisis y necesitamos de un flujo de caja para poder sostener a la empresa y mantener el servicio de transporte con los índices de calidad que cada día tratamos de mejorar.

Es importante el clima laboral:

El socio estratégico, nuestro talento humano, con el que tenemos dificultades, 25 años ha pasado en esta empresa y hay talento humano que ya se cansó de la empresa no aporta, no tiene mucha filiación con la organización, no se cumplen con ciertas teorías filosóficas, que deben quererle a la empresa y sacarle adelante, estamos trabajando en un proceso de mejoramiento continuo, utilizando herramientas tecnológicas para hacer más eficiente a esta empresa, de tal manera que nos permita crecer y tener un servicio de calidad.

Los objetivos:

Se enfoca también hacia la mejora de la experiencia del usuario del transporte público, en los ejes estratégicos, debemos desarrollar en este horizonte de 4 años, fomentar el uso de las tecnologías en la gestión, por otro lado es

lamentable que la empresa después de 25 años todavía utilicemos para el control de inventarios de una hoja electrónica y que cada vez se caiga la hoja electrónica y perdamos del control sobre las existencias, no sé si son provocadas o mal administradas, entonces estamos desarrollando herramientas de control para que esto no vuelva a pasar y enfocarnos siempre en el desarrollo del transporte en la sostenibilidad, y no solamente está en utilizar un sistema con vehículo cero emisiones sino que sea eficiente, que sea productivo y que atraiga usuarios, de tal manera que tenemos que comenzar a agregar pasajeros de todos los lados para poder integrarnos de manera ordenada con el metro y formar una red de corredores incluido el metro, de tal forma que los desequilibrios financieros se vayan mitigando en el futuro, el desafío es grande y estamos trabajando con estos objetivos hacia esa dirección.

Paro lo que estamos construyendo proyectos que tienen que ver con algunos componentes estratégicos, tanto en el sistema de operaciones que el corazón de nuestra actividad está mostrando el centro de control y operaciones para monitorear todo el subsistema de transporte, tanto en la alimentación como en las troncales, actualmente la alimentación no es monitoreada, hemos logrado ya armar un dispositivos tecnológicos para, ser evaluados por la Secretaría de Movilidad, estamos cerca de ser aprobados y certificados para acceder a la nueva tarifa de 35 centavos, pero tengo que recalcar qué es en los componentes de la troncal que no estamos cumpliendo con los estándares y exigencias que nos permite y nos da la Secretaría de Movilidad para ser objeto de esta certificación y en lo posible ojalá en el menor tiempo posible poder diseñar o comenzar a cobrar los 35 centavos que va a ser de mucha utilidad en esta crisis financiera que estamos pasando.

Asimismo estamos trabajando con otro de los componentes estratégicos que es el medio de pago, tiene que ver con sistema de recaudo, se está trabajando de manera corporativa con el Metro, bajo las directrices de la Secretaría de Movilidad, estamos buscando otros mecanismos, otros modelos de negocios y modelos de gestión, para que en el menor tiempo podamos conseguir esta herramienta estratégica para la integración con el Metro y otros subsistemas de transportes, tantos de los BRT como de los sistemas convencionales, para esto necesitamos obtener herramientas tecnológicas para todos los procesos estratégicos de la empresa, como ya mencioné, estamos manejando los inventarios en una hoja Excel.

No tenemos una conectividad entre áreas para saber este mantenimiento y como está el desempeño de la bodega, a fin de verificar si los repuestos que se compran se están utilizando de manera eficiente, a tiempo y bajo una programación adecuada de mantenimiento.

El sistema de planificación de transporte también importante, el mismo se va a sostener en la tecnología, el sistema de recaudo es uno de los elementos fundamentales para la integración con el Metro o en las fases siguientes que ya están programadas y están aprobadas en la ordenanza 17-2020.

El sistema de ayuda a la explotación el sistema de control operacional (SAE), lo estamos desarrollando con elementos tecnológicos básicos, que al momento disponemos, estamos buscando el mejor modelo de tal manera de tener controlado totalmente las operaciones, y algo fundamental es el sistema de información al usuario, denominado (SIU) es clave para que los usuarios vayan conociendo cómo hacer transporte público, hay algunas herramientas que ya se están manejando es de la secretaría de movilidad para que los usuarios puedan consultar líneas de transporte, frecuencias, horarios etc., creemos que debemos fortalecerlo mucho más en las fases siguientes con integración al Metro,

Estos componentes estratégicos en base a varios proyectos, uno, es del sistema inteligente de transporte, cuyos componentes tecnológicos estamos trabajando, conjuntamente con el Metro, todavía no encontramos el mecanismo, pero esperamos que en este transcurso de estos meses podamos ya obtener el modelo de negocios más adecuado y más eficaz que nos permita en el mediano plazo, de 6 a 8 meses poder estar incorporando estos elementos y quizás ya implementados para comenzar a probar y a operar.

La renovación de las unidades es un reto que tenemos como empresa al 2025, ¿cómo poder renovar la flota de trolebuses?, si no logramos renovar la flota en 2 años no tendríamos trolebuses, y seríamos nosotros los que le desapareceríamos y nos centraríamos en vehículo a diésel, esa estrategia debió haberse manejado ya hace siete u ocho años, en la renovación de la Empresa de Pasajeros. Tenemos 5 estaciones surtidora de combustible a diésel, nos empujábamos hacia el vehículo de diésel, por eso creemos que es la oportunidad para analizar la extensión hacia Calderón con trolebuses y como usted afirma la empresa de pasajeros es la más experimentada en materia de electromovilidad, conoce muy bien el sistema de trolebuses, y creo que debemos trabajar en esa dirección de tal manera que este sistema del Labrador al metro, con ésta tecnología limpia y creo que podíamos a futuro o a partir del 2025 como dicen las normas avanzar en la electromovilidad en el resto de corredores.

La infraestructura es clave para que podamos desempeñar el sistema de transporte, así como la comunicación con la gente, queremos lograr tener un sistema de transporte de altísima calidad.

Vamos a fortalecer los sistemas informáticos para la gestión institucional como lo había manifestado son parte de los componentes estratégicos y estamos también trabajando, en el retiro de las unidades que han cumplido su vida útil técnica, haciendo un proceso de chatarrización de tal manera que podamos nosotros distinguir la flota efectiva que está al servicio y la flota patrimonio que es la que nos ha generado muchos problemas ya que con base en la flota patrimonio, la que ha generado muchos gastos, por ejemplo la revisión técnica vehicular, en vehículos que ya no van a utilizarse, sin embargo tenemos multas por no haber aprobado la revisión técnica vehicular, inclusive hay vehículos que se utilizan con otros fines porque ya no están operativos, y lo mismo la provisión de repuestos se lo ha hecho de manera inadecuada porque se ha considerado a flota que no va a salir operar, lo que ha provocado mayor cantidad de gastos.

La estructura del plan estratégico:

Para que una empresa operadora de transporte pueda orientar su visión hacia la mejora, y es la premisa de la integración física, que permite a todos los usuarios tener accesibilidad al sistema de transporte público, lo que se está trabajando desde la Secretaría de Movilidad con la ordenanza 17-2020 llegar casi a todos los barrios con transporte público, de tal manera que los usuarios no caminen más de allá que de unos 300 metros, y tenga una parada de bus y puedan acceder al sistema integrado, además del adecuamiento de las terminales, de tal manera que disminuyan los costos de operación, al construir más estaciones intermedias inclusive los corredores que están en operación no solo de la empresa de pasajeros sino de las operadoras privadas, esto disminuye la cantidad de kilómetros y los costos, porque consumimos menos energías, y los vehículos y material rodante que son necesarios para que las personas puedan acceder al transporte, hoy tenemos en algunos servicios dificultades de acceso de las personas que tienen algún problema de movilidad, porque eliminaron rampas, por lo que algunos usuarios han sufrido algún tipo de golpes y lesiones por este cambio sin una planificación previa.

La otra premisa es la interacción operacional, que tienen que funcionar como un reloj, para que todos los modos de transporte se integren en los terminales, de tal forma que las operaciones entre el Metro o las bicicletas, los buses, el BRT, o las personas que caminan puedan integrarse de forma adecuada y segura a las diferentes estaciones y paradas, y el sistema funcione con una puntualidad que nos va a permitir que los tiempos de viaje se reduzca, para eso, está en proceso los concursos de las rutas para que ser delegadas los nuevos operadores, estos concursos nos permiten cambiar nuestro modelo de operación ya que los vehículos alimentadores están dentro de las 16 zonas, y de ahí saldrían las futuras alimentaciones a la Empresa de Pasajeros, lo que nos puede quitar ciertos gastos, al momento pagamos a los buses alimentadores sin que ellos asuman ningún riesgo; el mismo que lo tiene la empresa de pasajeros lo que implica mayor costo para la empresa pública.

La tecnología:

Estamos trabajando en los sistemas de control operacional información al usuario y el sistema de recaudo y las otras medidas de tránsito que son fundamentales

La Integración Tarifaria:

En la ordenanza ya prevé un integración tarifaria y hay una estructura desarrollada de tarifas que nacen desde el 35 centavos y si fueran tarifas integradas no deberían pasar de 60 centavos, consideramos de que esta estructura tarifaria y las políticas tarifarias aprobadas, deben comenzar a implementarse, especialmente los fideicomisos, hemos hecho consultas con proveedores de trolebuses, para garantizar la compra, ya que ahí se debería crear un fondo de movilidad, un fondo de transporte que permite a los operadores sea público o privado, acceder a créditos para renovación de flota o

incrementación de tecnología inclusive los fideicomisos que está establecido en la ordenanza, se tiene que comenzar a trabajar en esto para ganar tiempo y poder acceder a créditos

La Estructura de Tarifas:

Está establecida en la ordenanza, mencionada, esperemos que en corto tiempo podamos también beneficiarios de esta nueva tarifa.

Después de haber visto la estrategias y objetivos, vamos a medir en cinco factores, la disponibilidad, la confiabilidad, la regularidad el confort y la seguridad, de estos cinco factores de calidad y se puede aplicar en todos los modos de transporte tiene una base que es la norma 13816, que la norma europea y las disposiciones que también se han emanado de la ordenanza 17- 20-20 aquí están incluidos todos los indicadores de calidad, se pueden agregar otros para que se pueda considerar al sistema ser monitoreando y evaluando permanentemente.

La Disponibilidad. - Tiene que ver con la cantidad de buses que tenemos programado poner a servicio de la comunidad

La Confiabilidad. - Es que el sistema de transporte funcione a tiempo, la cantidad de viajes programados y los ejecutados debemos mantener un índice,

La Regularidad. - Tiene que ver los viajes programados y ejecutados, debemos tener un índice sobre 95% para que se genere una garantía hacia el usuario de que no haber desfases y no provoque retraso,

El Confort. - Es un factor que no es tan preponderante en transporte público cuando las distancias son cortas, es decir cuando los viajes sean de 15 a 20 minutos por eso el transporte público debe tener la prioridad;

La Seguridad Vial. - Es en la que más nos enfocamos, no a seguridad ciudadana, debemos tener cero siniestros.

Este enfoque le hemos dado a nuestro plan estratégico, en un análisis desde donde estamos y a donde queremos llegar y como queremos llegar.

Concluyo el punto uno con una lámina qué es un presupuesto referencial de lo que tendríamos que hacer en el horizonte del 2021 al 2024, es un presupuesto plurianual en ocho componentes muy importantes cada uno de estos tiene sus propios productos y su propio paquete de actividades es un presupuesto referencial de 91 millones, casi 92 millones, para alcanzar todas las objetivos tanto objetivos como estratégicos y las metas propuestas en este horizonte de 4 años para que la empresa de pasajeros pueda responder ante los desafíos y retos que tenemos de la comunidad y obvio desde las autoridades que nos regulan y nos regentan a la empresa de pasajeros.

Adicional, todos estos documentos fueron enviados a sus correos los informes los reportes y todos los documentos y productos y entregables para que ustedes tengan conocimiento con mayor detalle, son documentos muy amplios, especialmente el plan estratégico, éste tiene todos los elementos que se

requieren para un proyecto de estas características, incluido matrices de riesgos, y un cronograma valorado, y una matriz de contingencias.

Señora presidenta hasta aquí el punto número uno, pongo en su consideración y a los miembros del Directorio.

La presidenta pregunta a los miembros del Directorio si tienen alguna pregunta sobre el plan estratégico presentado.

Toma la palabra el concejal Omar Cevallos, y presunta lo siguiente:

- 1.- Deberían incorporar en el plan estratégico el tema del Corredor Labrador – Carapungo.
- 2.- Que falta a la empresa de pasajeros para que pueda llegar a la nueva tarifa.

Estos dos temas harían que el tema del déficit se reduzca considerablemente, que es lo que falta que tanto las troncales que maneja la empresa de pasajeros vaya a la tarifa de \$0.35 centavos,

La señora Presidenta toma la palabra y manifiesta que debe contestar la pregunta dos, ya que la primera podría colocarle como uno de los proyectos que usted tenga es la interpretación del corredor en Carcelén Carapungo.

Debe responder al tema de la tarifa, porque hasta la presente fecha, el trole no ha podido ejecutar la tarifa.

Toma la palabra el Ingeniero Carlos Poveda, al momento estamos en el proceso de evaluación con personal en la Secretaría de Movilidad, revisando los últimos documentos de la evaluación del cumplimiento de indicadores, el Señor Secretario presente en este Directorio, nos podría ampliar el tema, considero yo que en estos días la Secretaría nos emitirían el certificado para poder acceder a la tarifa de 35 centavos, hay una consideración nosotros somos un sistema tronco alimentado, el cual se compone de los buses alimentadores más los buses troncales, acceder a la tarifa de 35 centavos, de acuerdo a la empresa de pasajeros sería para las troncales, para el otro proceso de los operadores privados, lo están llevando a cabo las operadoras con la Secretaría de Movilidad. Por lo que esperamos sean calificados para que en el menor tiempo posible para que la tarifa se aplique en el sistema tronco alimentado que es una tarifa plana.

La Presidenta del Directorio le solicita al Secretario de Movilidad, si puede ampliar el tema, de cuando la Empresa de Pasajeros, podría aplicar a la nueva tarifa, señala además que en el mes de diciembre con la anterior Gerente de la EPMT PQ, Andrea Flores habíamos tenido ya, algunas reuniones incluso creo que se expuso en el Directorio sobre la forma de cómo deberíamos recaudar los valores, es decir que la Empresa de Pasajeros recaude sus valores y las operadoras lo que les corresponde, de tal manera que no solo recaude la Empresa de Pasajeros y luego devuelva a las operadoras, no sé si se puede implementar, porque había ya muy claramente cómo se iba a ser el proceso y de

alguna manera les daba incluso las operadoras les daba circulante y para nosotros será beneficioso porque de alguna manera se reducía a la evasión.

Toma la Palabra el señor Secretario de Movilidad

La razón del porque no se implementado la tarifa en la Empresa de Pasajeros y otras operadoras de transporte, radica en la falta de transmisión de datos hacia la plataforma de la Secretaría para que ésta pueda evaluar, es decir se deben transmitir todos los datos correspondientes a cada uno de los indicadores que se reciban desde el ámbito tecnológico, mientras no se reciba esta información no se puede hacer la evaluación, para esto la Secretaría ha brindado el soporte técnico a cada una de las operadoras, y a la empresa de pasajeros para que su proveedor tecnológico pueda enviar esta información en base al formato técnico que ha determinado la Secretaría con las diferentes tramas que son las que llevan la información en base al formato tecnológico de la Secretaría.

Esto ha conllevado que algunas de las operadoras y la Empresa de Pasajeros emitan información incompleta, por lo que la plataforma no puede evaluar, de manera parcial, sino que tiene que hacerlo de manera total.

Superado todos estos inconvenientes tecnológicos, se puede empezar la evaluación, que es lo que acaba de mencionar el señor Gerente, y en base a eso se puede actualizar, porque tenemos el soporte tecnológico para emitir el informe de actualización de la tarifa, en el caso de que nos soliciten información del porque se actualizó la tarifa, podamos presentar las evaluaciones y justificar la actualización de la misma.

En lo que respecta a los alimentadores, estamos trabajando en conjunto con la Empresa de Pasajeros, para encontrar una fórmula adecuada para no tener una carga presupuestaria alta en el pago de los alimentadores.

Toma la palabra la señora presidenta y manifiesta que es básico que cada uno recaude el valor de la tarifa de los pasajeros, porque si la Empresa de Pasajeros está ya autorizada a cobrar los 35 sentados y las operadoras que hacen la alimentación no han llegado a cumplir los índices de calidad, no pueden cobrar los 0, 35 centavos, sino 0,25 centavos, porque no han cumplido los parámetros impuestos. Por lo que las operadoras no pueden beneficiarse de un cumplimiento que no han hecho, me parece que desde enero y ya debió haberse ejecutado porque si no vamos a ir arrastrando no sólo el déficit presupuestario si no un incumplimiento en índices de calidad de acuerdo a lo manifestado por el Gerente Carlos Poveda se ha hecho el mayor de los esfuerzos la Empresa de Pasajeros para cumplir, no sé por qué no arranca este tema, creo que para todos los miembros del directorio y más por la ciudadanía.

Toma la palabra el concejal Omar Cevallos

En lo que respecta a que los alimentadores deben cumplir los indicadores para actualizar la tarifa, es decir que no se benefician de la actualización de la EPMT PQ, para que ellos prácticamente sin necesidad de cumplir ningún requisito puedan incrementar a 35 centavos, las operadoras tienen que cumplir

con los requerimientos, estamos trabajando para que en esa actualización sea homologada también con los operadores para que no existe ese desequilibrio en que unos cumplen y otros no.

El proceso de recaudación independiente es un poco más complejo, por lo que hemos hecho varias reuniones con EPMT PQ, para buscar la fórmula que nos permita tener un recaudo independiente, si se va a implementar el incremento de 0,35 centavos, que lo que recaude cada alimentador, al tener una tarifa incrementada, ellos se quedan con una parte y las transferencias las paga la EP.

La presidenta del Directorio pregunta al Ing. Carlos Poveda, ¿Qué tan difícil es que cada uno recaude lo que le corresponde?

Señora presidenta, hay algunos obstáculos que debemos salvar, primero la aplicación de la nueva tarifa de 0,35 centavos, estaba a partir del 01 de marzo, de acuerdo a lo que tenía el cronograma de la ordenanza 17- 2020, es así que en el presupuesto de la empresa de pasajeros, se consideró que desde marzo se debería cobrar los 0,35 centavos que estaba incluido en el presupuesto, ahora disponer que las operadoras que actualmente son contratadas por la empresa de pasajeros para que, lo que ellos producen sea propio, debe haber una solución importante, porque es dinero público.

La Secretaría de Movilidad debería resolver primero que las rutas alimentadoras de acuerdo a la Resolución, pertenecen a la empresa de pasajeros, como dueños de las rutas, como no tenemos buses, los alquilamos a las operadoras privadas, para que ellos asuman el riesgo y lo que decía el señor Secretario de Movilidad es lo correcto, los pasajeros que salen de nuestras terminales hacia los barrios, sería a los que nosotros reconocamos un valor, está planteado así hemos tenido reuniones con la Secretaría de Movilidad.

La presidenta del Directorio pregunta ¿Cuándo van a implementar esto?, la EPMT PQ viene arrastrando un déficit presupuestario importante, que se basa en el pago de alimentadores.

El Ingeniero Carlos Poveda señala:

Una vez que sean calificadas las operaciones de las troncales, por la Secretaría de Movilidad, nosotros podríamos ya cobrar en la troncal los 0,35 centavos para no seguir teniendo este déficit financiero, mientras las operadoras de alimentación tengan esta relación con nosotros, porque también esto está vinculado a los concursos de las 16 zonas que muchas de estas son líneas alimentadoras que tienen que integrarse al metro y a los corredores de la empresa de pasajeros y esto ya seda si se otorgan estas nuevas zonas en los contactos, en los que ellos asumen ya riesgo de la demanda

La señora presidenta pregunta señala que los contratos que mantiene la EPQ, con los alimentadores, que espero que sean contratos y no convenios de pago, estos contratos deben ser democráticos, debes abrir los procesos para contratación de rutas alimentadoras, absolutamente a todas las operadoras que deseen participar, debe ser abierto a todos los que quieran participar, caso

contrario se daría a entender que tenemos preferencia por algunas operadoras en particular, eso da transparencia en la contratación de las rutas.

El ingeniero Carlos Poveda continua su intervención

Estamos buscando el mejor mecanismo para diversificar primero los riesgos y democratizar para que sean más operadoras para que puedan ser proveedoras de servicio de alimentación y de tal manera que los recursos que nos asigna la municipalidad a la empresa de pasajeros se ha diversificado entre todas las operadoras.

Toma la palabra la señora presidenta señalando, que lo que está planteando, es decir la contratación absolutamente democrática, donde cada uno asuma el riesgo de la demanda, ¿Cuándo tendríamos este panorama claro?, si en la normativa tanto las resoluciones de la secretaría de movilidad ¿están enfocadas en estos en estos objetivos o hay algo que cambiar?

El Secretario de Movilidad manifiesta qué el primer paso es la tarifa, y segundo, la reforma de la resolución 005 donde establece esta participación de todas las operadoras, pero para modificarla tenemos que tener un consenso con EPMQ, para que la reforma que se haga este acordé al 100% lo que se está planteando en el Directorio, pero sí necesitamos esta propuesta de EPMQ, para que la reforma tenga el argumento en este cambio sea plateado.

Pide la palabra el concejal Omar Cevallos

Supongo que el plan estratégico institucional que se ha construido desde la Empresa Pública metropolitana de Pasajeros fue trabajado en conjunto con la Secretaría General de Planificación en diferentes mesas de trabajo donde se pudo asesorar metodológicamente en la construcción del documento y se acogieron algunas observaciones que se hicieron desde hace algún tiempo que hemos venido acompañándoles en el procedimiento de la realización y de la formulación de esta este instrumento que marca el camino de la empresa en el corto y mediano plazo.

La presidenta del Directorio, señala que con esta observación que había realizado el concejal Omar Cevallos referente a incluir dentro del plan estratégico el proyecto del corredor Labrador Carapungo, mociona:

MOCIÓN: Aprobar el Plan Estratégico Institucional 2021-2024, moción que es secundada por el concejal Omar Cevallos

La señora presidenta dispone al señor Pro- Secretario tomar la respectiva votación:

MIEMBROS DEL DIRECTORIO	VOTACIÓN A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
Abg. Mónica Sandoval Campoverde Concejala Metropolitana Delegada del Señor Alcalde Dr. Jorge Yunda Machado	X		
Santiago Omar Cevallos Patino Concejal Metropolitano	X		
Luis Eucevio Reina Chamorro Concejal Metropolitano	X		
Ing. Lenin Patricio Muñoz Álvarez Secretario General de Planificación	X		
Licenciado Guillermo Eugenio Abad Zamora Secretario de Movilidad	X		

RESULTADO DE LA VOTACIÓN: Secretaría informa que el resultado de la votación ha sido; con cinco votos a favor de la moción.

RESOLUCION: Se aprueba en todas sus partes el Plan estratégico Institucional 2021-2024, con todos sus habilitantes y anexos que se incorporan al acta.

La señora presidenta señala además que se queda muy satisfecha en la manera cómo el Gerente General de la EPMT PQ, ha planteado el “Plan Estratégico”,

PUNTO 3. Conocimiento y aprobación a la Reforma del Estatuto Orgánico Organizacional por Procesos

Toma la palabra el Ing. Carlos Poveda

Los componentes y productos que se desarrollan en el plan institucional es el factor clave, es cómo vamos a hacer este plan estratégico cómo vamos a desarrollar y para eso partimos que debemos tener dentro de la administración de empresas operadoras de transporte partimos de la planificación obviamente de la organización de la ejecución y la evaluación y control, para este estatuto no sostenemos, en la Ley Orgánica de Empresas Públicas, para preparar todos los instrumentos normativos reglamentos internos y todas las políticas para el desarrollo y talento humano que se van a ejecutar en esta empresa, la base legal está claro y estructurada.

Voy iniciar con la cadena de valor, dentro de los modelos de negocios esta determinado cómo se hacen las cosas para llegar a objetivos, la competencia, no es de entre producto o servicio si no es del modelo de negocios, queremos mantener como empresas esas dificultades propias, esta empresa creo que es una de las mejores en transporte público y que mejor si representa a la municipalidad.

La meta final es transportar pasajeros con calidad y para eso tenemos los procesos de valor agregado, me quiero enfocarme en la gestión operacional y en la gestión del mantenimiento qué es donde se concentran todos los esfuerzos de los procesos gobernantes es donde está el Directorio, el Gerente General, la Auditoría Interna, los asesoramientos que recibimos y también los procesos de habitantes de apoyo donde están ciertas Gerencias claves en el desarrollo de esta estructura institucional como es en la planificación y la tecnología.

La Gestión Operacional que es en donde desarrollamos nuestra actividad, si tenemos una buena planificación operacional con una buena ejecución, esto se hace a través del control y monitoreo, para esto se usa la tecnología, los centros de control, estamos a unos quince días de tener un centro de control para monitorear nuestras rutas, ahora ya generamos nuestros indicadores para la operación interna y muchos de estos están vinculados en la Secretaría de Movilidad, lo que se evalúa y eso es muy bueno porque al sentirnos evaluados eso nos alaga y nos ayuda porque estamos trabajando en la misma dirección para tener un sistema de calidad.

El Sistema de Recaudo. - lo integramos en la gerencia de operaciones, una vez que tengamos tecnología, nos va a dar la información de los pasajeros y nos va permitir tener una base de datos, nos va a permitir corregir la planificación operacional y al mismo tiempo poder evaluar y corregir la evasión y fraude que se producen el sistema de transporte, tanto en buses como en las paradas.

La Gerencia de Mantenimiento la hemos dividido en dos instancias importantes, una que se haga cargo del mantenimiento de la flota, tenemos varios tipos de vehículos, que nos genera gastos más altos porque no tenemos vehículos de estandarizados, en todos los repuestos que compramos para uno no sirven para el otro vehículo y está generado malestar y desequilibrio en las compras, ciertos de ciertos componentes no sirven para otro vehículo, por eso estamos buscando el mejor estándar en el futuro, para la compra de repuestos.

El mantenimiento de las instalaciones fijas especialmente cómo son las estaciones las terminales las paradas en el caso del trolebús estamos dando mantenimiento permanentemente a la subestación eléctrica y a la catenaria qué es como las rieles del tren, del metro damos mantenimiento de tal forma que está se mantenga impecable para cuando pagamos la renovación de la flota los componentes sean útiles y nos permitan tener un sistema adecuado y con lo que la ciudad espera, que es un sistema sustentable, sostenibles y limpio.

Toma la palabra la señora presidenta, y señala: “señores miembros del Directorio, como ustedes saben hemos estado trabajando sobre este proyecto, el Estatuto Orgánico Organizacional que tiene la empresa de pasajeros, y creo que en algunos puntos debemos tomarnos un par de días para revisar, necesito también los informes de sustentos de procedibilidad, estos cambios que están haciendo, porque tenía ahí muchísima razón el Concejal Reina de que debe estar cruzado con un informe financiero, yo sé que necesitan esta estructura de forma urgente, pero podríamos hacer una sesión extraordinaria para la próxima semana, con el único fin de aprobar este punto, pero que nos permitan a los miembros del Directorio las observaciones del caso porque en realidad hemos visto varias propuestas de este punto, (...)”

Solicita además a los Miembros del Directorio tratar el martes 15 de junio de 2021, en Sesión Extraordinaria únicamente el punto referente a la reforma y aprobación del Estatuto Orgánico Organizacional por Procesos de la EPMT PQ,

La señora presidenta dispone al señor Pro- Secretario tomar la respectiva votación:

MIEMBROS DEL DIRECTORIO	VOTACIÓN		
	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
Abg. Mónica Sandoval Campoverde Concejala Metropolitana Delegada del Señor Alcalde Dr. Jorge Yunda Machado	X		
Santiago Omar Cevallos Patino Concejal Metropolitano	X		
Luis Eucevio Reina Chamorro Concejal Metropolitano	X		
Ing. Lenin Patricio Muñoz Álvarez Secretario General de Planificación	X		
Licenciado Guillermo Eugenio Abad Zamora Secretario de Movilidad	X		

RESULTADO DE LA VOTACIÓN: Secretaría informa que el resultado de la votación ha sido; con cinco votos a favor de la moción.

PUNTO 4.- Conocimiento y aprobación de los Reglamentos Internos de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, (LOEP) y Reglamento Interno de Código Trabajo)

Toma la palabra el Ingeniero Carlos Poveda,

Se ha hecho algunos ajustes a los Reglamentos Internos tanto de LOEP como de Código de Trabajo, teniendo como base la nueva estructura institucional que estamos proponiendo.

Los cambios en el Reglamento Interno de Talento Humano (LOEP) se ha reducido el tipo de nombramiento a: (nombramientos y contratos de trabajo) había como cuatro modalidades y eso generaba confusión.

Se incluido un mayor detalle en el Régimen disciplinario, se ha ampliado los deberes, derechos y prohibiciones propios de la empresa de pasajeros con los trabajadores, como consecuencia un mejor control en los días de vacaciones,

Hemos tenido muchas dificultades en el tema de vulnerabilidad en tiempos de crisis sanitaria, desde la cuarentena, y también con el retorno al semáforo amarillo, que ha confundido a todos; como ustedes saben tenemos que devengar los días trabajados de los trabajadores con vulnerabilidad, esto ha provocado problemas respecto a sus vacaciones.

También se ha hecho análisis para cesar de funciones a los trabajadores que por derecho pueden acceder al retiro voluntario, y si hay que suprimir algunos puestos con la nueva estructura Institucional se va a analizar el tipo de indemnización que que los servidores tienen que recibir ajustados a la norma legal vigente.

La planificación del Talento Humano se va a seguir manteniendo de acuerdo a los índices internacionales que hemos planteado en la reunión con ustedes en sesión extraordinaria, y acercarnos a los índices que toda empresa de transporte pasajeros, para no salirnos de los márgenes permitidos en cuanto a trabajadores por ejemplo: el número de conductores por bus, el número de recaudadores por parada, el número de trabajadores de una empresa de carácter operativo, la cantidad de personas operativas con relación a las personas que realizan una gestión administrativa, ajustándose a estándares internacionales, esto debemos conseguirlo en un tiempo no más de 2 años, de tal forma que nuestra estructura sea totalmente eficiente.

En cuanto al personal de Código de Trabajo, queremos mantener los respectivos controles sin hacer algún tipo de medida de presión a los trabajadores operativos, sino al contrario vamos a capacitar y rescatar lo bueno que tenemos de ellos, este personal ha laborado durante 25 años ininterrumpidamente, esa es una fortaleza de nuestro talento humano.

Tenemos una matriz de desvinculación laboral, esto tiene que ver con las liquidaciones dentro de la LOEP, esto está en proceso ya sea ha liquidado personal que se ha retirado voluntariamente, pero hemos tenido algunas dificultades porque no sé ha aplicado bien las normas, tenemos algunos reclamos en el Ministerio de Trabajo, en vista de que algunas liquidaciones se han aplicado con la normativa de la LOSEP y otras con la LOEP, pero también tenemos otro tipo de indemnización a los trabajadores dentro del Código de Trabajo, al respecto nuestra propuesta en lo que se refiere al retiro voluntario, con indemnización en el caso de los servidores de LOEP, cómo se está realizando en el Código de Trabajo, que el número del factor sea (7) por el salario básico unificado, por la cantidad de años laborados en la empresa, y que éste no supere más allá de los siete años, hay personas que ya cumplieron los siete años y quieren retirarse, pero la normativa interna de la empresa establece que debe ser cuando cumplan más allá de los 10 años, me parece que eso podríamos resumirlo y reducirlo a 7 años de esta forma de darle esa posibilidad de retirarse, no es nuestra intención sacar al personal sino trabajar en paralelo,

Una vez que el sistema de recaudo nos haya degenerando confianza vamos a ir ajustando al personal de trabajadores y creemos que el año 2024 gran parte del personal de recaudación al rededor de 300 personas seguirán en la empresa y la otra parte se habrían retirado ya por voluntad propia, y algunos también por supresión de algún puesto que lo amerite, no queremos generar ningún impacto sobre las personas para que ellos sigan dando su aporte a esta empresa.

Señora presidenta esta matriz que estamos proponiendo, que el retiro voluntario en la LOEP cambie a (7) años, para los servidores que quieran retirarse, y que su indemnización sea a partir del primer año, no del quinto año, esto nos ha generado algunas demandas, que se les ha aplicado la normativa de la LOSEP, y no el artículo 23 de la LOEP, en otros casos en el Código de Trabajo se mantienen las mismas condiciones que actualmente tienen en su contrato colectivo y se aplica sin ninguna dificultad.

Hasta aquí señora presidenta y señores miembros del Directorio.

La señora presidenta da la palabra a los miembros del Directorio

El concejal Omar Cevallos toma la palabra

Señala que lo mencionado está en la Ley y el Código de Trabajo, pero quisiera saber si lo mencionado se ha socializado con el Comité de Empresa y con los trabajadores, ellos tendrían que estar al tanto de las decisiones que vamos a tomar, porque lo más grave sería que de pronto llegue una disposición y sea mal interpretada, me gustaría saber si han tenido reuniones con el Comité de Empresa, con la Asociación de Funcionarios para que ellos también estén de acuerdo con lo planteado.

La señora presidenta señala que esta modificación está amparada por la norma, había algunas discusiones a si se debe aplicar la LOSEP, pero la EPQ está amparada en la LOEP, entiendo que estas modificaciones son para adecuar a la

norma que las rige, y le da la palabra al ingeniero Carlos Poveda para que responda la pregunta del concejal Omar Cevallos.

Señora presidenta, señor concejal, de hecho, se ha trabajado en conjunto con la Asociación de Funcionarios, es un pedido de ellos, y nosotros hemos analizado y vemos que se ajusta a la normativa, al artículo 23 de la LOEP, vemos que es viable.

Con el Código de Trabajo, no tenemos este inconveniente, ya que está en su contrato colectivo, quieren que se ratifique, además de cambiar el salario básico que se aplica al momento, esto se hará en las instancias correspondientes, el gremio del sindicato está trabajando con el Ministerio de Trabajo respecto al tema, si esto se da solo tendríamos que aplicarlo, si hemos socializado con los trabajadores, al momento tenemos cerca de 80 solicitudes de retiro voluntario, por lo que debemos tener este elemento aprobado por el directorio para poder comenzar a aplicarlo, y de alguna manera también buscar los recursos en la nueva reforma, para ir desvinculando a este grupo de trabajadores que por voluntad propia han pedido su retiro con derecho que les acoge,

La presidenta toma la palabra y señala que con esta aclaración mociona:

MOCION: Aprobación de las Reformas al Reglamento Interno de Talento Humano de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros.

MIEMBROS DEL DIRECTORIO	VOTACIÓN		
	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
Abg. Mónica Sandoval Campoverde Concejala Metropolitana Delegada del Señor Alcalde Dr. Jorge Yunda Machado	X		
Santiago Omar Cevallos Patino Concejal Metropolitano	X		
Luis Eucevio Reina Chamorro Concejal Metropolitano	X		
Ing. Lenin Patricio Muñoz Álvarez Secretario General de Planificación	X		
Licenciado	X		

Guillermo Eugenio Abad Zamora Secretario de Movilidad			
---	--	--	--

RESULTADO DE LA VOTACIÓN: Secretaría informa que el resultado de la votación ha sido; con cinco votos a favor de la moción.

RESUELVE: Aprobar las Reformas al Reglamento Interno de Talento Humano de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, que se adjuntan como parte integrante de la presente acta.

PUNTO 5.- Informe Económico Financiero

La señora presidenta señala que la propuesta presentada por el concejal Luis Reina, dado que en el punto tres estamos precisamente solicitando los informes de procedibilidad para la aprobación de las reformas del Estatuto Orgánico Organizacional por Procesos, es decir que venga con el Informe Presupuestario, de cómo se van a reacomodar los puestos y las denominaciones, creo que este punto ya no sería necesario y lo deberíamos tratar conjuntamente con lo que vamos a realizar el próximo día martes en la sesión extraordinaria.

La señora presidenta señala que la propuesta es para que se traslade el punto 5 a la sesión extraordinaria del próximo día martes 15 de junio de 2021, que debe estar en conjunto con los informes de procedibilidad para la aprobación de esta reforma de Estatuto Orgánico Organizacional por Procesos.

MOCIÓN: Se traslade el punto 5 a la sesión extraordinaria del próximo día martes 15 de junio de 2021,

Señor Pro- Secretario sírvase tomar votación

MIEMBROS DEL DIRECTORIO	VOTACIÓN		
	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
Abg. Mónica Sandoval Campoverde Concejala Metropolitana Delegada del Señor Alcalde Dr. Jorge Yunda Machado	X		
Santiago Omar Cevallos Patino Concejal Metropolitano	X		

Luis Eucevio Reina Chamorro Concejal Metropolitano	X		
Ing. Lenin Patricio Muñoz Álvarez Secretario General de Planificación	X		
Licenciado Guillermo Eugenio Abad Zamora Secretario de Movilidad	X		

RESULTADO DE LA VOTACIÓN: Secretaría informa que el resultado de la votación ha sido; con cinco votos a favor de la moción de traslado del punto 5 a la sesión extraordinaria del próximo día martes 15 de junio de 2021.

RESOLUCION: Pasar el punto número 5, a la sesión extraordinaria de 15 de junio de 2021.

Hasta aquí el orden del día, de esta sesión ordinaria.

La señora presidenta, agradece a los miembros del Directorio. Clausura la sesión, siendo las 16 horas y 45 minutos, ordenando levantar el acta respectiva.

Mónica Sandoval C.

Dra. Mónica Sandoval Campoverde

PRESIDENTA DEL DIRECTORIO

[Firma]

DR. JOSE VASCONEZ

PROSECRETARIO

QUITO
EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EPMTSP

GERENCIA
JURÍDICA

