

EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO



INFORME DE GESTIÓN

PERIODO ENERO –
DICIEMBRE

ECO. RAFAEL VILLALBA
MARURI

AÑO 2014

QUITO

EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE
TRANSPORTE DE PASAJEROS **EPMT**

Contenido

1. INTRODUCCIÓN.....	3
2. INFORMACIÓN GENERAL.....	4
2.1 CONSTITUCIÓN DE LA EMPRESA	4
2.2 ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL.....	6
2.3 DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO.....	7
2.3.1 MISIÓN.....	7
2.3.2 VISIÓN	7
2.3.3 VALORES.....	8
2.4 SERVICIOS QUE PRESTA	9
2.4.1 CORREDOR CENTRAL TROLEBÚS	9
2.4.2 CORREDOR ECOVÍA	9
2.4.3 CORREDOR SUR ORIENTAL.....	10
2.4.4 CORREDOR SUR OCCIDENTAL	11
2.5 ALINEAMIENTO ESTRATÉGICO	12
3. NIVEL DE GESTIÓN	12
3.1 PROYECTO 1: SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE.....	13
3.2 PROYECTO 2: GASTOS ADMINISTRATIVOS.....	27
3.3 PROYECTO 3: GASTOS DE RECURSOS HUMANOS	30
4. NIVEL DE EJECUCIÓN PRESUPUESTARIO.....	32
5. LOGROS ALCANZADOS	33
6. CONCLUSIONES.....	39
7. GLOSARIO	41

1. INTRODUCCIÓN

El traslado de las personas dentro del Distrito Metropolitano de Quito se desarrolla a través de diversos sistemas de transporte: mecanizados (público, comercial y privado) y no mecanizados (peatones y ciclistas).

Este documento describe en forma general la gestión realizada por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, para que los usuarios, clientes y ciudadanía conozcan las acciones ejecutadas durante el año 2014 en el servicio integrado de transporte público. De esta manera se espera incentivar la participación de la ciudadanía en el mejoramiento de la movilidad del Distrito Metropolitano de Quito.

El objetivo es transmitir una visión clara de la operatividad, las características y las necesidades tecnológicas, relativas al fortalecimiento de un Sistema Inteligente de Transporte integral para la ciudad.

1. INFORMACIÓN GENERAL

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO:	MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.
SECTOR:	MOVILIDAD
DEPENDENCIA EJECUTORA:	EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO EPMPQ.
AÑO DE INFORME	2014

1.1 CONSTITUCIÓN DE LA EMPRESA

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMPQ) es el resultado de varios estados jurídicos que se presentaron en la gestión de transporte público durante sus 19 años en la ciudad.

Dicha gestión inició con la creación de la Unidad Operadora del Sistema Trolebús (UOST), que fue inaugurada el 5 de diciembre de 1995 con el propósito de reorganizar y modernizar el transporte público en la ciudad de Quito.

Mediante Resolución Administrativa No. A-049, del 19 de junio de 2001, se facultó a la UOST para reforzar el servicio de transporte público con buses alimentadores. Todas las potestades y atribuciones que tenía el entonces Director de la Unidad de Planificación y Gestión del Transporte, respecto a los buses alimentadores, se transfirieron a la Dirección de la UOST.

Posteriormente, la Alcaldía Metropolitana, creó el Consejo de Administración, Mediante Resolución No. A 0003, como órgano rector de las políticas necesarias para el desenvolvimiento de las labores de operación y mantenimiento del sistema.

El 20 de septiembre del 2007, en sesión del Concejo Metropolitano de Quito, mediante Resolución No. 006, se resolvió autorizar la creación de la COMPAÑÍA TROLEBÚS QUITO S.A. (CTQ S.A.). Entonces, la Alcaldía Metropolitana de Quito, resolvió:

Artículo 1: *“Expresar su conformidad y emitir pronunciamiento favorable para la creación de la COMPAÑÍA TROLEBÚS S.A.”*

Artículo 2: *“Los permisos y habilitaciones operacionales se emitirán a nombre de la nueva persona jurídica constituida, previo el cumplimiento de los requerimientos que la EMSAT establezca para el efecto.”*

A partir de esta resolución, la COMPAÑÍA TROLEBÚS S.A., se constituyó por Escritura Pública otorgada el 12 de diciembre del 2007 ante el Notario Noveno encargado del Cantón Quito y posteriormente fue aprobada por la Superintendencia de Compañías, mediante Resolución No. 08.Q.IJ.000522 del 18 de marzo de 2008.

En 2010, el 12 de julio, la Alcaldía de Quito emitió la Ordenanza Metropolitana N° 314 que expide la creación de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, con los siguientes objetivos:

- a)** *“Operar y Administrar el servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito;*
- b)** *Brindar Asesoría técnica especializada a instituciones públicas o privadas, nacionales o extranjeras en el ámbito del transporte;*
- c)** *Explotar el corredor central trolebús del sistema integrado de transporte Metrobús Q de acuerdo con las disposiciones emanadas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito;*
- d)** *Las demás actividades operativas y de prestación de servicios relativas a las competencias que le corresponden al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, en el ámbito de gestión del servicio público de transporte de pasajeros; y, cumplir con las demás actividades encomendadas por el Directorio.”*

Mediante la Resolución de Alcaldía No.0024 de fecha 13 octubre de 2010 se dispuso que *“la operación provisional del Corredor Suroriental del Sistema Integrado de Transporte Metrobús-Q, la proporcione mediante gestión directa, la Empresa Pública Metropolitana de*

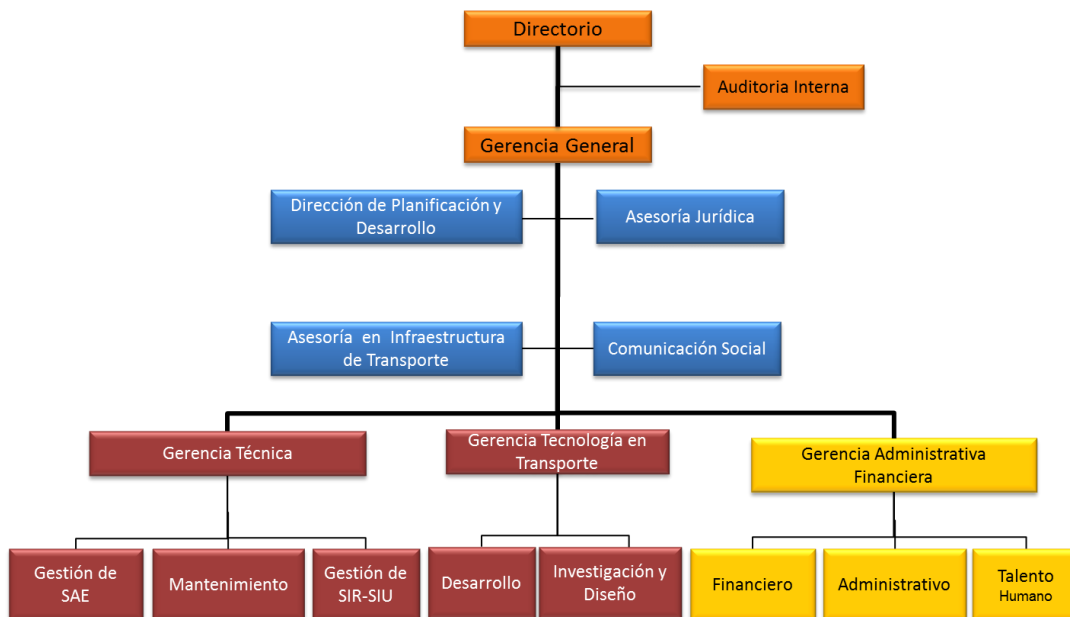
Transporte de Pasajeros de Quito, de acuerdo con el plan operacional que deberá ser aprobado por la Secretaría de Movilidad”.

El 10 de mayo de 2012, a través de la Resolución No.011-SM-2012, artículo 1, se delegó la gestión de la infraestructura e instalaciones de las paradas, estaciones y terminales del Subsistema de Transporte Metrobús-Q a la EPMPQ. Esta delegación incluyó, sin que su enunciación suponga limitación alguna, las actividades de administración, mantenimiento, custodia y seguridad de las paradas, estaciones y terminales; de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano.

Posteriormente, el 31 de mayo de 2012, conforme al Acta 002-2011, el directorio de la empresa resolvió, en el literal c, “delegar el Proyecto de Intervención de las Paradas del Corredor Central Norte a la EPMPQ”.

1.2 ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL

Mediante la resolución de Directorio Nro. DIR-EPMPQ-003-2013 de fecha de 21 de junio del 2013, se actualizó la Estructura Orgánica de la EPMPQ continuando con el esquema de administración por procesos y ratificando las funciones de la Dirección de Planificación y Desarrollo de la EPMPQ.



FUENTE: Planificación

1.3 DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Mediante el acta N°. DIR-EPMPQ-001-2013 elaborada el 21 de junio de 2013, se aprobó el Plan Estratégico de la EPMPQ con los elementos que se indican a continuación.

1.3.1 MISIÓN

Operar y administrar el servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito y brindar asesoría técnica especializada a instituciones públicas o privadas, nacionales o extranjeras en el ámbito del transporte.

1.3.2 VISIÓN

Fortalecer la imagen institucional mediante la gestión empresarial para el período 2013 — 2017, con funciones nuevas y estructuradas acorde con la importancia del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y en armonía con los otros órganos del Municipio, siendo el servicio de transporte público de mayor impacto en la comunidad quiteña, y del Ecuador en general, logrando la efectividad empresarial y participando de las decisiones y cambios de la Municipalidad.

1.3.3 VALORES



Puntualidad: Brindamos el servicio de transporte con puntualidad



Respeto: Respetamos de manera integral al empleado y a la comunidad



Transparencia: Realizar las actividades de forma clara y precisa



Honestidad: Fomentamos la integridad personal y organizacional



Solidaridad: Apoyamos toda iniciativa de mejora y la desarrollamos en equipo



Responsabilidad: Asumimos la responsabilidad de servicio social y cultural para movilizar a la ciudadanía

1.4 SERVICIOS QUE PRESTA

1.4.1 CORREDOR CENTRAL TROLEBÚS

FOTO 1: Trolebús



FOTO 2: Parada Plaza del Teatro



Fuente: Coordinación de Comunicación Social

Este sistema también se conoce como “línea verde”. A través de su carril exclusivo cubre una distancia aproximada de 18 km que va desde el terminal el Recreo (sector Sur) hasta el terminal La Y (sector Norte). Recorre todas las paradas en un tiempo aproximado de 40 minutos. Las estaciones de transferencia y terminales son adecuadas para acoger a los trolebuses y permitir el ingreso y salida de pasajeros de forma rápida y segura. Todas las paradas están debidamente señalizadas, permitiendo su fácil identificación.

1.4.2 CORREDOR ECOVÍA

FOTO 3: Unidades del Corredor Ecovía



FOTO 4: Parada del Corredor Ecovía



Fuente: Coordinación de Comunicación Social

El corredor Ecovía es conocido como “línea roja” y tiene una flota compuesta por buses articulados. Inició su operación en el año 2001 y actualmente es administrado y operado por la Municipalidad, a través de la EPMTQ.

La línea troncal, en su carril exclusivo, cubre una distancia de 9,5 km que va desde la estación de transferencia Marín Valle, ubicada en el Playón de la Marín en el sector Centro, hasta el terminal Río Coca, en el sector Norte.

1.4.3 CORREDOR SUR ORIENTAL

FOTO 5: Unidades del Corredor Sur Oriental



FOTO 6: Parada del Corredor Sur Oriental



Fuente: Coordinación de Comunicación Social

Inició su operación provisional con buses tipo en octubre del 2010. Su operación definitiva con buses articulados se concretó en junio del 2011. El Corredor Sur Oriental tiene como ejes de referencia las avenidas Maldonado y Napo, y su área de influencia directa abarca toda el área urbana localizada en los márgenes de las mismas. Por el costado oriental, el servicio se extiende hasta la Av. Simón Bolívar, y por el norte hasta el sector de la Av. Colón y Universidad Central.

La línea troncal, a través de su carril exclusivo, cubre una distancia de 15,0 km que va desde el terminal Quitumbe, en el sector Sur, hasta la estación de las Universidades.

1.4.4 CORREDOR SUR OCCIDENTAL

FOTO 7: Unidades del Corredor Sur Occidental



FOTO 8: Unidades del Corredor Sur Occidental



Fuente: Coordinación de Comunicación Social

También se denomina “línea azul” y forma parte del Sistema de Transporte Sustentable del Sur – STSS, siendo parte del Sistema Integrado de Transporte Metrobus-Q. Inició su operación en mayo de 2012 y opera con buses tipo.

El Corredor Sur Occidental toma como principal eje de referencia la avenida Mariscal Sucre, y atraviesa los túneles de San Juan, San Roque y San Diego. Incluye como área de influencia directa toda la zona urbana localizada en los márgenes de la Mariscal Sucre; por el costado oriental, hasta la Av. América; por el sector centro-norte hasta Miraflores; y por el sector sur hasta el terminal Quitumbe.

La línea troncal, a través de su carril exclusivo, cubre una distancia de 14,0 km que abarca desde el terminal Quitumbe, ubicado en el sector Sur, hasta la estación de transferencia Seminario Mayor, ubicada en el sector centro.

1.5 ALINEAMIENTO ESTRATÉGICO

Plan Nacional del Buen Vivir			
Plan Metropolitano de Desarrollo 2012-2022		Plan de Ordenamiento Territorial 2012-2022	
Plan Maestro de Movilidad 2009-2025			
OBJETIVO ESTRATÉGICO	PROGRAMA	OBJETIVO DEL PROGRAMA	PROYECTOS 2014
O.E. N°2 Implementar un nuevo modelo de movilidad que recupere la concepción integral del sistema, articulando los temas de tránsito y seguridad vial, transporte y vialidad.	PROG. 2014 Transporte Público	Consolidar la Operación del Sistema Integrado de Transporte de Pasajeros.	PROY. 1.- SIT Sistema Integrado de Transporte Público Municipal
	PROG. 2014 Fortalecimiento Institucional	Administrar el Sistema de Movilidad	PROY. 2.- GAD Administración General de la EPQ "Gastos Administrativos" PROY. 3.- GTH Administración General de la EPQ "Recursos Humanos"

3. NIVEL DE GESTIÓN

La EPMP, con el objetivo de brindar un servicio de transporte público eficiente, ha orientado su gestión bajo los siguientes lineamientos:

- Mejorar la Calidad del Servicio del Sistema BRT.
- Modernizar los sistemas y equipos tecnológicos operativos.
- Mejorar la eficiencia organizacional.

A continuación, se exponen las acciones que permitieron medir el nivel de ejecución de cada uno de los proyectos planificados para el año 2014.

3.1 PROYECTO 1: SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE

OBJETIVO: Mejorar la Calidad del Servicio del Sistema BRT.

Este objetivo está orientado a mejorar la calidad de vida de la comunidad, garantizando a la ciudadanía un sistema de transporte integrado con la mayor cobertura, disponibilidad, comodidad, seguridad y el mejor costo posible.

NIVEL DE EJECUCIÓN DEL PROYECTO: 100%

3.1.1 ACCIONES REALIZADAS

A) FORTALECIMIENTO DEL SERVICIO Y RECUPERACIÓN DE UNIDADES

- **Adquisición de una flota de 40 unidades destinadas a fortalecer el servicio de transporte público en los corredores.**

El 18 de julio de 2014, la EPMTPO convocó a personas jurídicas nacionales y extranjeras a presentar sus ofertas, con la finalidad de adquirir un lote de 40 buses articulados, junto con elementos y servicios complementarios para el Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito. El presupuesto referencial fue de USD \$13'600.000,00 (trece millones seiscientos mil dólares de los Estados Unidos de América), sin incluir IVA.

El proceso se adjudicó el pasado 08 de agosto de 2014 a la Empresa AUTOLIDER Ecuador S.A., por un total de USD \$12.916.000,00. Se otorgó a la empresa un plazo de 179 días contados desde la suscripción del contrato para cumplir con los requerimientos.

Las características de las unidades ofertadas por la empresa ganadora fueron:

TABLA 1: Características de las Unidades Nuevas

MARCA:	MERCEDES BENZ
VALOR:	12.916.000 sin IVA
POTENCIA:	375 HP.
TORQUE:	1850 Nm
PUERTAS:	3 IZQUIERDAS Y 3 DERECHAS

Fuente: Gerencia Técnica

De las 40 unidades, 20 se destinarán al sistema Trolebús y 20 a la Ecovía.

FOTO 9: Unidad Nueva



Fuente: Coordinación de Comunicación Social

- **Adquisición de repuestos, llantas, cristales y lubricantes, a través de procesos de emergencia y normales en el SERCOP, con el objetivo de reincorporar a la flota unidades que se encontraban fuera de servicio por falta de repuestos.**

Las adquisiciones realizadas durante el segundo semestre permitieron regular las operaciones y estabilizar la frecuencia con que circulan las unidades. A continuación se incluyen los cuadros que resumen los procesos efectuados:

TABLA 2: Listado de procesos de contratación

No.	PROCESOS DE EMERGENCIA
1	ADQUISICIÓN DE 700 NEUMÁTICOS PARA LA FLOTA DE BUSES ARTICULADOS VOLVO B10M Y B12M
2	CONTRATACIÓN DE REENCAUCHE DE 400 NEUMÁTICOS DE TROLEBUSES Y 100 NEUMÁTICOS DE ECOVÍA
3	ADQUISICIÓN DE CRISTALES Y PARABRISAS PARA LAS CARROCERÍAS DE LAS UNIDADES TROLEBÚS, B10M Y B12M
4	ADQUISICIÓN DE 800 NEUMÁTICOS PARA LA FLOTA DE TROLEBUSES
5	ADQUISICIÓN DE UN LOTE DE 40 BUSES ARTICULADOS
6	ADQUISICIÓN DE LUBRICANTES PARA LOS BUSES ARTICULADOS FLOTA B10M, B12M, Y TROLEBUSES

RESUMEN DE PROCESOS		
No.	TROLEBÚS	PROCESO
1	ADQUISICIÓN DE JUEGO DE JUNTAS HOMOCINÉTICAS PARA EL CARDAN DE TRACCIÓN EN MODO ELÉCTRICO PARA LA FLOTA DE TROLEBUSES.	SUBASTA INVERSA
2	ADQUISICIÓN DE REPUESTOS ELECTRÓNICOS SEMICONDUCTORES PARA TROLEBUSES	SUBASTA INVERSA
3	REPARACIÓN DE TRES ESTADORES DE MOTORES ELÉCTRICOS DE LA FLOTA DE TROLEBUSES	SUBASTA INVERSA
4	ADQUISICIÓN DE RODAMIENTOS PARA LAS DIFERENTES REPARACIONES DE APOYO TÉCNICO Y MECÁNICO PARA LA FLOTA DE TROLEBUSES	SUBASTA INVERSA
5	ADQUISICIÓN DE REPUESTOS DEL SISTEMA DE TRACCIÓN (PIÑONES DE DIFERENCIAL) FLOTA TROLEBUSES	SUBASTA INVERSA

RESUMEN DE PROCESOS		
	TROLEBÚS	PROCESO
6	LA ADQUISICIÓN DE CARBONES PARA PATÍN TROLEBÚS	SUBASTA INVERSA
7	CONTRATACIÓN DEL SERVICIO DE PINTURA (OVERHAUL) DE LAS UNIDADES TROLEBÚS	SUBASTA INVERSA
8	ADQUISICIÓN DE REPUESTOS ELECTRÓNICOS CON CÓDIGO DE REFERENCIA PARA TROLEBUSES ARTICULADOS CON CHASIS MERCEDES BENZ	SUBASTA INVERSA
9	REPARACIÓN DE CAJAS DE CAMBIO AUTOMÁTICAS ZF DE LA FLOTA DE TROLEBUSES	RÉGIMEN ESPECIAL
10	ADQUISICIÓN DE UN VEHÍCULO ESPECIAL PARA TRABAJOS MAYORES EN LA LÍNEA AÉREA DE CONTACTO	SUBASTA INVERSA
11	ADQUISICIÓN DE REPUESTOS PARA LA LÍNEA AÉREA DE CONTACTO PARA LA EXTENSIÓN LA Y – EL LABRADOR	RÉGIMEN ESPECIAL
12	ADQUISICIÓN DE 5 CABEZALES DE COMPRESOR ELÉCTRICO DE LA FLOTA DE TROLEBUSES	SUBASTA INVERSA
13	ADQUISICIÓN DE TIRISTORES DE TROLEBUSES	SUBASTA INVERSA

ARTICULADOS B10M B12M		
14	ADQUISICIÓN DE ACEITE SINTÉTICO DE CAJA DE CAMBIOS AUTOMÁTICA PARA LA FLOTA DE BUSES ARTICULADOS VOLVO B12M	RÉGIMEN ESPECIAL
15	ADQUISICIÓN DE REPUESTOS E INSUMOS, PARA LOS BUSES ARTICULADOS B12M DEL CORREDOR SUR ORIENTAL	RÉGIMEN ESPECIAL
16	CONTRATACIÓN DEL SERVICIO DE PINTURA DE LAS UNIDADES ARTICULADAS B12M.	SUBASTA INVERSA
17	ADQUISICIÓN DE ACEITE HIDRÁULICO ATF PARA LOS BUSES ARTICULADOS FLOTA B10M, B12M Y TROLEBUSES.	SUBASTA INVERSA
18	MANTENIMIENTO CORRECTIVO DE ONCE CAJA DE CAMBIOS VOITH	RÉGIMEN ESPECIAL
19	ADQUISICIÓN DE UNA CAJA DE CAMBIOS AUTOMÁTICA, PARA LOS BUSES ARTICULADOS B12M	RÉGIMEN ESPECIAL

ARTICULADOS B10M B12M		
20	ADQUISICIÓN DE REPUESTOS VOLVO LOTE 1 B 10M	RÉGIMEN ESPECIAL
21	ADQUISICIÓN DE REPUESTOS CHASIS VOLVO B10M	RÉGIMEN ESPECIAL
22	ADQUISICIÓN DE DIEZ BUTACAS DE CONDUCTOR PARA LA FLOTA DE UNIDADES ARTICULADAS DEL CORREDOR SUR ORIENTAL	SUBASTA INVERSA
23	ADQUISICIÓN DE BATERÍAS PARA LA FLOTA DE VEHÍCULOS DE LA EPMPQ	SUBASTA INVERSA
24	ADQUISICIÓN DE PINTURA E INSUMOS AUTOMOTRICES PARA LA FLOTA DE UNIDADES DE LA EPMPQ	SUBASTA INVERSA
25	ADQUISICIÓN DE PARTES DE FIBRA DE VIDRIO PARA TROLEBUSES Y B12M.	SUBASTA INVERSA
26	ADQUISICIÓN DE UNA FURGONETA CON ACONDICIONAMIENTO PARA AUXILIO MECÁNICO EN LA RUTA DEL CORREDOR SUR ORIENTAL	SUBASTA INVERSA
27	ADQUISICIÓN DE REPUESTOS DEL SISTEMA DE FRENOS (FORROS DE ZAPATA) PARA LA FLOTA DE TROLEBUSES Y ECOBUSES	RÉGIMEN ESPECIAL
28	ADQUISICIÓN DE BUTACAS DE CONDUCTOR PARA LOS BUSES ARTICULADOS VOLVO B10M Y TROLEBUSES	SUBASTA INVERSA
INFRAESTRUCTURA		
1	CONTRATACIÓN DEL DISEÑO DE AMPLIACIÓN, PROVISIÓN, INSTALACIÓN, CONFIGURACIÓN, PUESTA EN MARCHA, SOPORTE Y MANTENIMIENTO DE LA PLATAFORMA DE VIDEO VIGILANCIA PARA EL CORREDOR CENTRAL TROLEBÚS	SUBASTA INVERSA
2	ADQUISICIÓN, INSTALACIÓN, CONFIGURACIÓN Y LICENCIAMIENTO DE CÁMARAS DE VIDEO VIGILANCIA	SUBASTA INVERSA
3	ADQUISICIÓN DE CABLE FEEDER PARA LA EXTENSIÓN DE LA LÍNEA AÉREA DE CONTACTO DESDE LA Y HASTA EL LABRADOR	SUBASTA INVERSA
4	PROVISIÓN Y ADECUACIÓN DE 40 UNIDADES AUTOMÁTICAS DE RECAUDO DE PASAJES MEDIANTE MONEDAS EN PARADAS DE TRONCAL TROLEBÚS	SUBASTA INVERSA
5	CONSTRUCCIÓN DE 17 BATERÍAS SANITARIAS	

INFRAESTRUCTURA		
6	ADQUISICIÓN DE EQUIPOS DE PROTECCIÓN PERSONAL PARA COLABORADORES	SUBASTA INVERSA
7	ADQUISICIÓN DE MATERIALES PARA EL MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE PARADAS Y ESTACIONES QUE LA EPMTQ ADMINISTRA	SUBASTA INVERSA
8	ADQUISICIÓN DE MATERIAL ELÉCTRICO PARA EL MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO DEL SISTEMA ELÉCTRICO E ILUMINACIÓN DE TERMINALES, TALLERES, OFICINAS Y PARADAS DE LOS CORREDORES ADMINISTRADOS POR LA EPMTQ	SUBASTA INVERSA
9	PROVISIÓN E INSTALACIÓN DE CANALES Y BAJANTES DE AGUA LLUVIA TERMINAL RÍO COCA	SUBASTA INVERSA
10	ADQUISICIÓN DE TRES DISPENSADORES DE COMBUSTIBLE PARA EL ABASTECIMIENTO DE LA FLOTA OPERATIVA DE LA EPMTQ Y UNA BOMBA SUMERGIBLE, CON SU RESPECTIVA INSTALACIÓN	SUBASTA INVERSA
11	FABRICACIÓN, INSTALACIÓN Y EQUIPAMIENTO DE CINCO CASSETAS METÁLICAS CON RECUBRIMIENTO DE ALUMINIO PARA EL PROYECTO PUNTO SEGURO	SUBASTA INVERSA
12	ADQUISICIÓN DE EQUIPOS DE RESPALDO DE ENERGÍA (UPS)-CORREDOR CENTRAL TROLEBÚS	SUBASTA INVERSA
13	ADQUISICIÓN DE RÓTULOS INFORMATIVOS DE RUTAS Y SEÑALÉTICA POR CAMBIO DE IMAGEN Y LOGOTIPOS INSTITUCIONALES	RÉGIMEN ESPECIAL
14	ADQUISICIÓN DE REPUESTOS PARA LÍNEA AÉREA DE CONTACTO	RÉGIMEN ESPECIAL

B) MEJORAMIENTO DEL SERVICIO

Atención de la infraestructura física en las paradas Capulí, estación Río Coca y El Recreo.

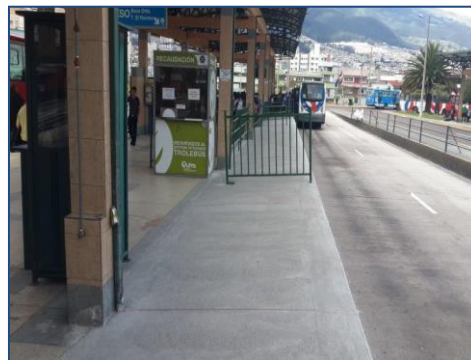
En la parada Capulí se realizaron trabajos de pintura y retiro de publicidad en toda la estación.

En la Estación Río Coca se mejoró la zona de embarque, eliminando las rampas que generaban accidentes a los usuarios.

FOTO 10: Rampas Antes



FOTO 11: Rampas Después



Fuente: Coordinación de Comunicación Social

Se instalaron contenedores de basura en todas las paradas y estaciones para mejorar las condiciones de higiene en el sistema.

Se estructuró un plan para eliminar el uso de boletos en las paradas con mayor demanda, mediante la habilitación de tornos de ingreso con recepción de monedas. Esto permitió disminuir la evasión y mejorar las condiciones de seguridad para el personal y los usuarios.

Implementación de nuevos servicios en el corredor Suroriental, específicamente el circuito C5 Guajaló – San Martín, que descongestionan los tramos críticos en dicha ruta.

En noviembre de 2014 se implementó el nuevo circuito Guajaló – San Martín que beneficia a 12.000 usuarios cada día. La flota consta de 10 buses tipo que operan de lunes a viernes de 06h00 a 20h00.

La implementación de este circuito permitió reducir el tiempo de espera en las paradas intermedias, ofreció mayor comodidad, seguridad y facilidades a los usuarios. El beneficio fue notorio especialmente para los usuarios de las paradas intermedias que antes enfrentaban aglomeraciones, inseguridad y altos períodos de espera.

Ampliación de la cobertura del servicio de alimentadores con la operación de la ruta Santospamba – Camal Metropolitano

En septiembre de 2014 se implementó el nuevo circuito Santospamba – Camal Metropolitano que beneficia a 11.000 usuarios por día. Este circuito integró 10 buses que circulan de lunes a viernes de 05h00 a 24h00; y de 06h00 a 22h30 los sábados y domingos.

FOTO 12: Alimentador Quitumbe – Santos Pamba



Fuente: Coordinación de Comunicación Social

Instalación de señalética nueva con información sobre las operaciones y los servicios en las terminales Quitumbe, El Recreo, La Marín, Río Coca y la Y.

Se inició la instalación de la nueva señalética en las estaciones con el fin de ofrecer información oportuna a los usuarios sobre los horarios, rutas y frecuencias; pero también sobre los servicios que se han incorporado al transporte público.

FOTO 13: Señalética



Fuente: Coordinación de Comunicación Social

Elaboración de estudios de demanda para actualizar los circuitos que operan en los diferentes corredores, con el objetivo de optimizar los recursos humanos y físicos.

Actualmente el Corredor Sur Oriental cuenta con dos circuitos: C1 que brinda servicio desde Terminal Quitumbe hasta la parada Universidades y C2 desde Terminal Quitumbe hasta la Estación Río Coca en modalidad semi-expreso. Estos circuitos se complementan con el circuito C3 del Corredor Nororiental Ecovía que circula entre la parada Playón de la Marín y la Estación Río Coca.

Esta modalidad presentaba varios inconvenientes como saturación de la operación en el tramo entre la parada Capulí y Playón de la Marín, disminución de la velocidad operacional, incremento en el tiempo de espera del usuario en paradas, así como daños frecuentes en el sistema de puertas de las unidades.

GRAFICO 1: Estimación de los destinos

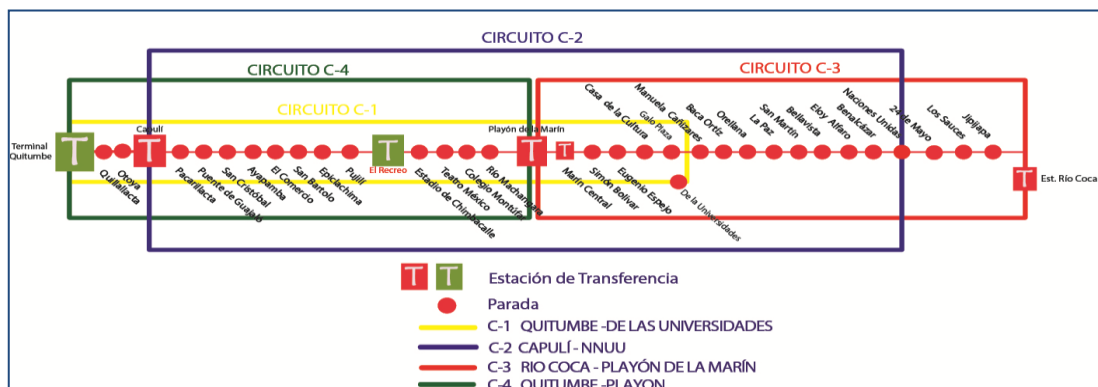


Fuente: Coordinación de Operaciones

TABLA 3: Circuitos Propuestos

CIRCUITO	RUTA	CARGA / H	FREC / H	T CICLO (m)	INTERVALO (m)	Nº UNID
C1	QUITUMBE - UNIVERSIDADES	2417	15	80	4	20
C2	CAPULI - NNUU	1518	9	120	6	19
C3	PLAYON - RIO COCA					32
C4	QUITUMBE - PLAYON	2042	13	60	5	13
TOTAL		5976	84			

GRAFICO 2: Corredores del Sistema Integrado



Fuente: Coordinación de Operaciones

C) RENOVACIÓN DE LA FLOTA

En 2015, 54 unidades que forman parte de la primera flota del trolebús y que datan del año 1995 cumplirán 20 años, es decir, cumplirán su vida útil según lo estipulado en la ordenanza municipal. Como contingente la EPMPQ, presentó a la Secretaría de Movilidad el anteproyecto para la renovación de la primera flota.

Como un trabajo previo al proceso de licitación, se convocó a través de la página oficial de la empresa www.trolebus.gob.ec a potenciales proveedores con la finalidad de contar con la mayor cantidad de ofertas nacionales y extranjeros.

D) INICIATIVAS DE BUEN USO DEL TRANSPORTE

Un total de 132 policías metropolitanos fueron ubicados en las estaciones y terminales, especialmente en las de mayor demanda, para reforzar la seguridad en beneficio de los usuarios. A este grupo se suman 50 agentes metropolitanos que realizan operativos de control en todo el sistema para evitar la invasión de la vía exclusiva.

FOTO 14: Buen uso del transporte



Fuente: Coordinación de Comunicación Social

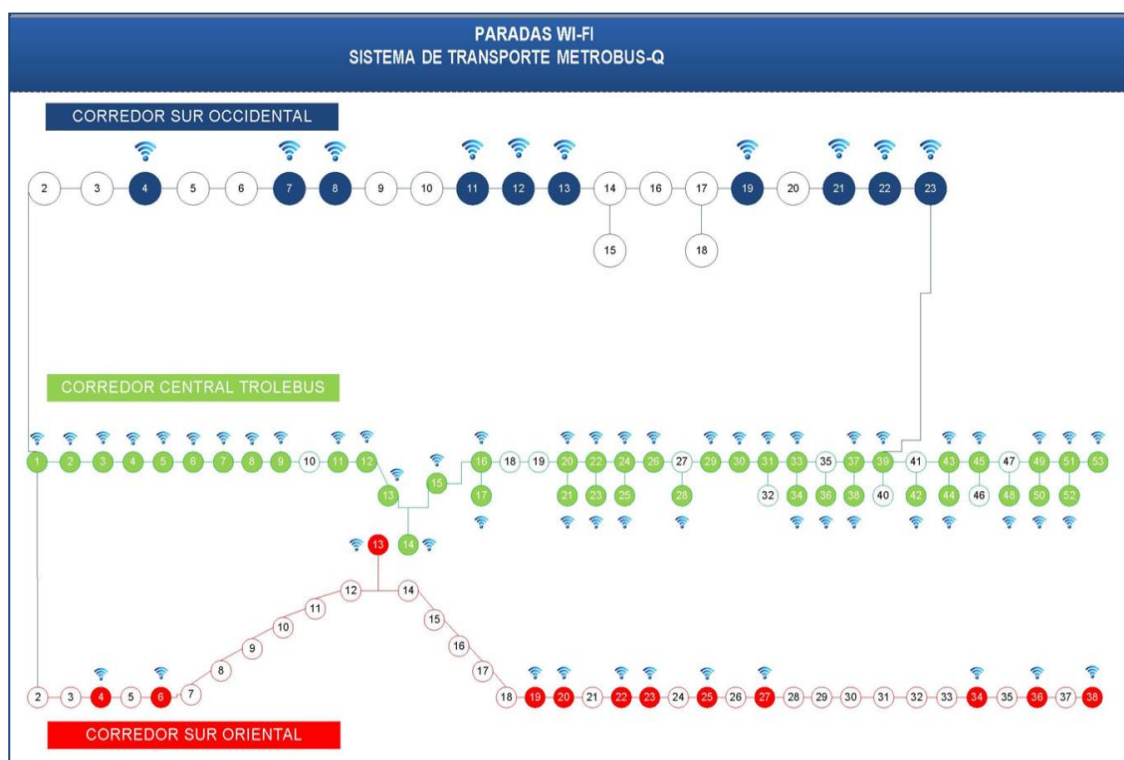
Debido al incremento de usuarios en diciembre, y con el objetivo de incentivar el buen uso del transporte público, la EPMPQ incorporó en los terminales grupos de guías para los usuarios. Estas personas brindaron apoyo a los usuarios, organizando el embarque y transmitiendo mensajes positivos sobre el respeto a personas en condición de riesgo.

Los guías fueron ubicados en las terminales: El Recreo, Río Coca, La Marín y La Y por un lapso de 23 días.

E) CONECTIVIDAD EN ESTACIONES Y PARADAS

En julio de 2014 se instaló el servicio de Wi-Fi en 64 puntos, paradas y estaciones, del sistema integrado de transporte. Estas ofrecen acceso gratuito para dispositivos móviles y computadores portátiles, de modo que los usuarios puedan aprovechar de mejor manera el tiempo de espera.

GRAFICO 3: Sistema Integrado con Wifi



Fuente: Coordinación de Tecnologías de Información

F) IMPLEMENTACIÓN DE CABINAS “CUÉNTAME” DE ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS DE VIOLENCIA Y/O ACOSO EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FOTO 15: Inauguración de las cabinas “Proyecto Cuéntame”



FOTO 16: Cabina Metálica

FOTO 17: Cabina ubicada en el Recreo



Fuente: Coordinación de Comunicación Social

El 16 de diciembre de 2014, en la estación Sur- El Recreo, se presentaron al público las cinco cabinas de atención exclusiva a las víctimas de violencia y acoso en el Sistema de Transporte Público, que son parte de la campaña “Cuéntame”.

Estas cabinas, funcionan en las terminales con mayor flujo de pasajeros: Quitumbe, El Recreo, La Y, Río Coca y Playón de La Marín.

En este proyecto trabajan 15 promotores de derechos, los cuales atienden a la ciudadanía en tres turnos diarios, desde las 06:30 a 21:30. Este equipo está coordinado por una especialista en derechos y género.

G) MATRICULACIÓN VEHICULAR

Aprobación de la revisión vehicular de 214 unidades

Es importante mencionar que, gracias al mantenimiento realizado sobre la flota existente (239 unidades- 235 troles y articulados; y 4 alimentadores), en 2014 aprobaron la revisión vehicular 214 unidades que prestan sus servicios en los distintos corredores. Esto equivale al 90% de la flota total.

La mayoría de unidades (70% aproximadamente) no habían pasado la revisión técnica vehicular en los 3 años previos.

TABLA 4: Listado de unidades

UNIDADES QUE APROBARON LA REVISIÓN VEHICULAR	
CORREDOR	CANTIDAD
Trolebús	103
B10M	31
B12M	79
ALIMENTADORES	1
TOTAL UNIDADES APROBADAS	214
PORCENTAJE RESPECTO DEL TOTAL	90%
TOTAL FLOTA INCLUIDO ALIMENTADORES	239
EN PROCESO	25

Fuente: Coordinación de Mantenimiento

3.2 PROYECTO 2: GASTOS ADMINISTRATIVOS

OBJETIVO: Modernizar los sistemas y equipos tecnológicos operativos para tener sistemas de información de todos los procesos empresariales y así contar con información veraz y oportuna sobre la cual tomar decisiones.

NIVEL DE EJECUCIÓN DEL PROYECTO: 100%

3.2.1 ACCIONES REALIZADAS

A) DOTACIÓN E INSTALACIÓN DE EQUIPOS PARA PROTECCIÓN DE TRABAJOS EN ALTURAS

TABLA 5: Equipos para trabajos en altura

TIPO DE EQUIPOS PARA TRABAJOS EN ALTURA	CANTIDAD
Arnés anticaídas	7
Arnés anticaídas aislante de electricidad	11
Eslinga con absorbedor de energía aislante de electricidad	3
Eslingas con absorbedor de energía	5
Eslinga con absorbedor de doble pierna	3
Eslinga de restricción regulable	6
Dispositivos anticaídas auto retráctil	16
Adaptadores de anclaje tipo cincha	12
Sistemas de línea de vida horizontal a las áreas que ejecutan estos trabajos (Electrónica, Mantenimiento, Carrocerías, Eléctrica, Telecomunicaciones).	5

Fuente: Gerencia Técnica

FOTO 18:

Eslinga con absorbedor de energía.



FOTO 19:

Eslinga de restricción regulable



FOTO 20:

Gancho del auto retráctil



FOTO 21:

Arnés por la argolla



FOTO 22:

Eslinga de restricción regulable



FOTO 23:

Adaptador de anclaje



Fuente: Coordinación de Comunicación Social

B) PREVENCIÓN DE RIESGOS OCUPACIONALES

Se adquirieron e instalaron 72 extintores, 70 extintores de polvo químico seco (PQS) y 2 extinguidores de gas carbónico (CO₂) en áreas que no disponían antes de los mismos, así como en las unidades articuladas faltantes (Trolebuses, B10M y B12M).

FOTO 24: Oficina de Operaciones Terminal Río Coca



FOTO 25: Mantenimiento Chiriyacu



FOTO 26: Mantenimiento
– Río Coca



FOTO 27: Oficina de Trabajo Social
Terminal Norte



Fuente: Coordinación de Comunicación Social

C) RENOVACIÓN DE MESONES DE CABINAS DE RECAUDACIÓN

En el Corredor Ecovía se renovaron los mesones de las cabinas de recaudación en las paradas comprendidas entre el tramo Jipijapa hasta Marín Central, 17 paradas intervenidas.

FOTO 28: Cabina de recaudación



Fuente: Coordinación de Comunicación Social

3.3 PROYECTO 3: GASTOS DE RECURSOS HUMANOS

OBJETIVO: Mejorar el clima organizacional, dotando al personal de los recursos necesarios para realizar su trabajo.

NIVEL DE EJECUCIÓN DEL PROYECTO: 98%

3.1.1 ACCIONES REALIZADAS

A) MEJORAMIENTO DE LAS CONDICIONES LABORALES DE LOS EMPLEADOS

Se instalaron baterías sanitarias en el Corredor Sur Oriental: Quillallacta (comparte Trolebús-parada Condorñan y CSO-parada Quillallacta), Puente de Guajaló, San Bartolo, Colegio Montúfar, Playón de la Marín; y en el Corredor Nororiental Ecovía: San Martín, Orellana.

FOTO 29: Lavamanos, porta papel y porta jabón



FOTO 30: Urinario y sanitario



FOTO 31: Batería sanitaria parada colegio Montúfar



FOTO 32: Batería sanitaria parada playón de la Marín



Fuente: Coordinación de Comunicación Social

Se creó un comedor para el personal de la empresa en la Estación Quitumbe, el cual tiene capacidad para 12 personas. Este espacio beneficia además a los conductores del Corredor Central Trolebús y Suroriental.

FOTO 33: Parte interna del comedor ubicado en la Estación Quitumbe



FOTO 34: Parte externa del comedor ubicado en la Estación Quitumbe



Fuente: Coordinación de Comunicación Social

B) FORTALECIMIENTO DEL ÁREA TÉCNICA

En el área de mantenimiento se contrató a 17 personas adicionales, las cuales contribuyen a:

- Reducir los tiempos en el cumplimiento de las órdenes de trabajo.
- Incrementar el nivel de reparación de unidades averiadas.
- Aumentar los horarios de atención en talleres (fines de semana y feriados).

FOTO 35: Área de mantenimiento



Fuente: Coordinación de Comunicación Social

C) FORTALECIMIENTO DEL ÁREA DE CONDUCTORES

Debido al incremento del ausentismo por parte del personal de conducción en ruta, por problemas de salud que les impedía desarrollar normalmente sus labores, 6 conductores se acogieron a la renuncia voluntaria.

Por este motivo, el área se fortaleció con 26 nuevos conductores, los cuales ingresaron tras un proceso de selección de 2 meses. En diciembre de 2014 el equipo de conductores se consolidó un total 528 colaboradores.

4. NIVEL DE EJECUCIÓN PRESUPUESTARIO

TABLA 6: Ejecución Presupuestaria

PROYECTO	PRESUPUESTO INICIAL	PRESUPUESTO REFORMADO	PRESUPUESTO COMPROMETIDO	PRESUPUESTO DEVENGADO
GASTOS ADMINISTRATIVOS	6.919.814,02	10.863.424,29	10.519.595,70	9.423.062,59
GASTOS DE RECURSOS HUMANOS	22.851.612,13	28.422.526,98	27.694.336,32	27.190.285,87
SISTEMA DE TRANSPORTE	22.573.415,92	52.043.233,02	49.475.215,37	30.519.402,81
Total general	52.344.842,07	91.329.184,29	87.689.147,39	67.132.751,27

Fuente: Gerencia Administrativa- Financiera

Análisis: El presupuesto de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito para el 2014 fue de USD \$ 91'329.184,29 y de los cuales se comprometió el 96% y devengó el 77%.

5. LOGROS ALCANZADOS

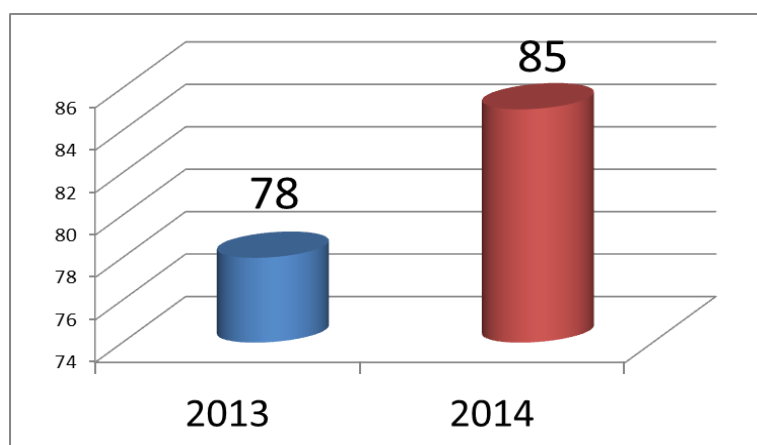
A) INCREMENTO DE LA FLOTA EN COMPARACIÓN CON EL AÑO ANTERIOR.

- **Horas Pico:** (06h30 a 09h00, 12h00 a 14h30 y 16h30 a 19h30).

TABLA 7: Incremento Porcentual Horas Pico

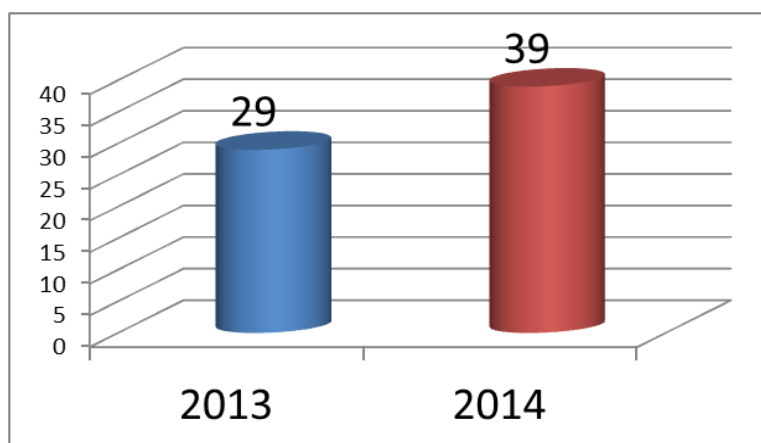
INCREMENTO PORCENTUAL	
TROLEBUS	8%
ECOVIA	26%
SUR ORIENTAL	13%
PROMEDIO	16%

GRAFICO 4: Flota Operativa en horas pico en el Trolebús



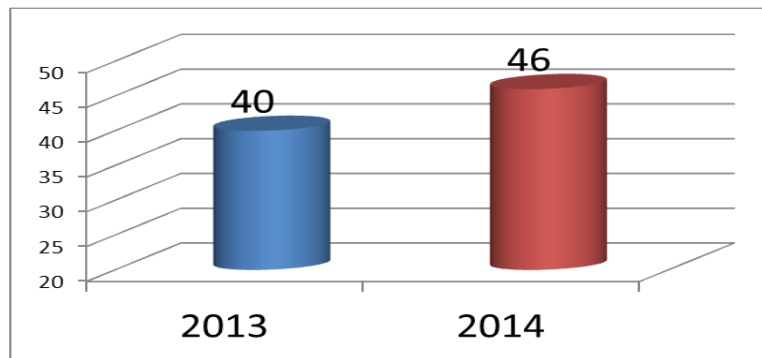
Fuente: Coordinación de Operaciones

GRAFICO 5: Flota Operativa en horas pico Ecovía



Fuente: Coordinación de Operaciones

GRAFICO 6: Flota Operativa en horas pico en el Sur Oriental



Fuente: Coordinación de Operaciones

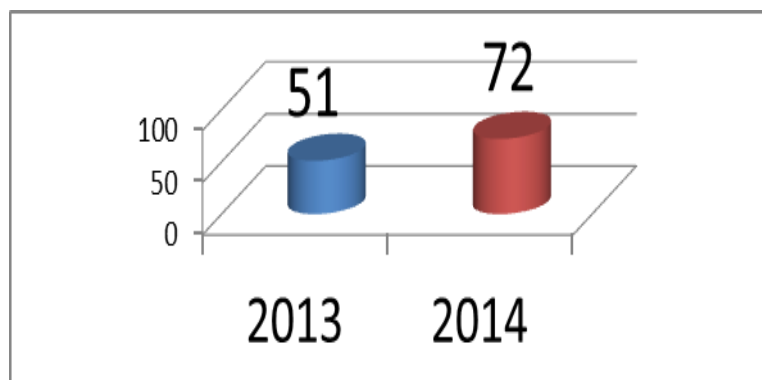
- El incremento de unidades también se lo realizó en hora valle

TABLA 8: Incremento de la flota operativa en hora valle

INCREMENTO PORCENTUAL	
TROLEBUS	29%
ECOVIA	13%
SUR ORIENTAL	19%
PROMEDIO	20%

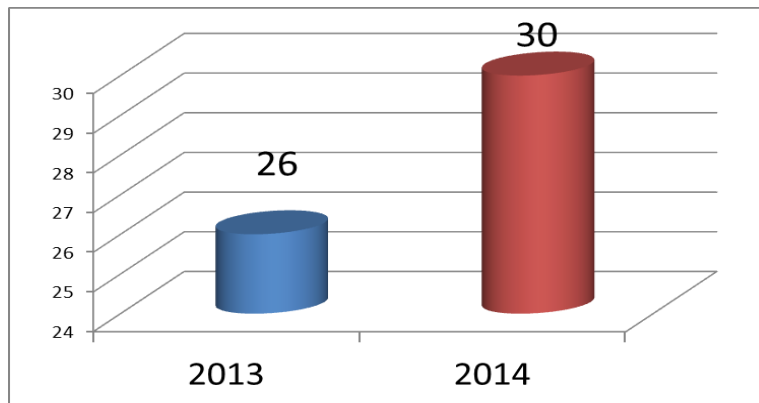
Fuente: Coordinación de Operaciones

GRAFICO 7: Número promedio de unidades trolebús



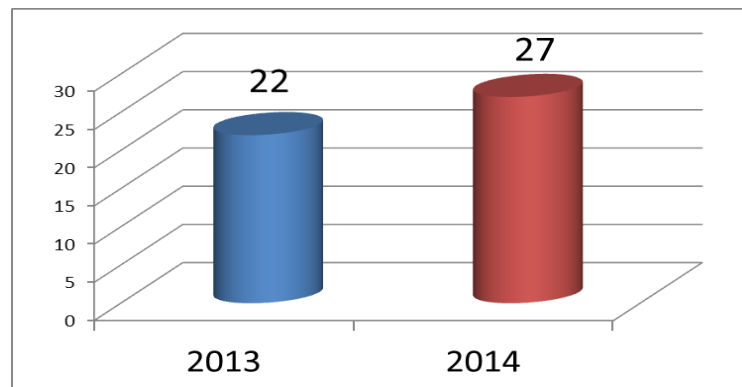
Fuente: Coordinación de Operaciones

GRAFICO 8: Número promedio de unidades trolebús



Fuente: Coordinación de Operaciones

GRAFICO 9: Número promedio de unidades Sur Oriental



Fuente: Coordinación de Operaciones

B) DISMINUCIÓN DE LOS TIEMPOS DE ESPERA DE LOS USUARIOS HASTA EN SEIS MINUTOS.

El incremento de flota especialmente en hora valle ha disminuido los tiempos de espera en todas las paradas troncales del sistema. Por otra parte, la priorización del transporte público en el sistema de semaforización mejoró en al menos dos minutos el tiempo de viaje y los tiempos de espera.

Para los usuarios, se traduce en mayor comodidad al administrar su tiempo y una mejora sustancial en la productividad.

C) DISMINUCIÓN DEL TIEMPO DE VIAJE

Gracias al despliegue de personal para el control de las vías exclusivas, por parte de la Agencia Metropolitana de Control de Tránsito, se disminuyó el tiempo de viaje en cuatro minutos, en el corredor trolebús.

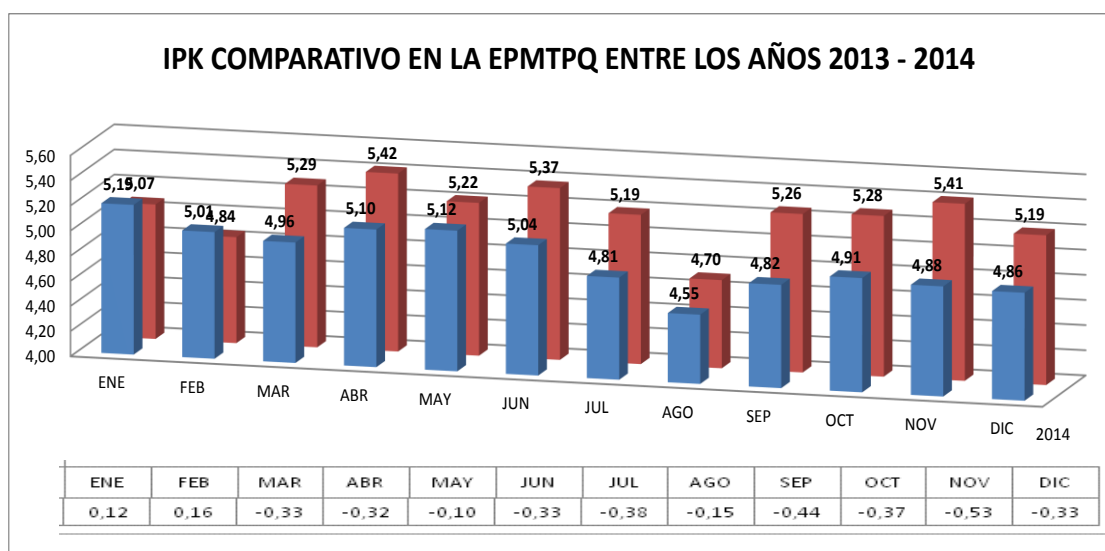
D) NÚMERO DE PASAJEROS POR METRO CUADRADO

Debido al incremento de la flota operativa, el número de pasajeros transportados por metro cuadrado disminuyó de 9 a 8 usuarios, brindando una mejor comodidad en las unidades. El estándar internacional establece que se debe transportar 6 o 7 pasajeros por metro cuadrado para tener un adecuado confort durante el viaje.

E) ÍNDICE DE PASAJEROS POR KILÓMETRO (IPK)

El índice de pasajeros transportados por kilómetro se ha disminuido en 0,25 puntos en promedio el año 2014 en comparación al año 2013, lo cual refleja el incremento de unidades en ruta que permiten atender a un mayor número de usuarios, en el sistema integrado de transporte de pasajeros de Quito.

GRAFICO 10: Índice del KPI



Fuente: Coordinación de Operaciones

F) INCREMENTO DEL NÚMERO DE USUARIOS

TABLA 9: Cantidad de usuarios

Mes	TROLEBÚS	ECOVÍA	SUR ORIENTAL	SUR OCCIDENTAL	TOTAL
	2014	2014	2014	2014	2014
Enero	6.051.596	3.891.432	2.026.624	6.319.961	18.289.613
Febrero	5.538.004	3.546.781	1.836.173	5.616.598	16.537.556
Marzo	5.865.189	3.695.981	1.991.578	5.885.904	17.438.652
Abril	6.082.794	3.807.440	2.053.915	6.278.469	18.222.618
Mayo	6.141.376	3.868.151	2.101.222	6.461.220	18.571.969
Junio	5.874.005	3.697.615	1.995.793	6.215.799	17.783.212
Julio	5.974.270	3.832.632	1.995.028	6.230.366	18.032.296
Agosto	5.686.875	3.470.039	1.829.303	5.735.905	16.722.122
Septiembre	6.112.577	3.752.621	2.058.435	6.020.670	17.944.303
Octubre	6.594.386	3.946.635	2.142.516	6.285.027	18.968.564
Noviembre	6.224.849	3.748.398	1.987.685	5.999.688	17.960.620
Diciembre	6.647.687	3.731.432	2.049.668	6.032.158	18.460.945
Total	72.793.608	44.989.157	24.067.940	73.081.765	214.932.470

Fuente: Coordinación de Recaudación

Análisis: La Empresa determinó como meta para el año 2014 brindar el servicio a los 208 millones de pasajeros que utilizan el transporte público, a través de la gestión del Sistema Integrado de Transporte Público.

Tras varias acciones implementadas como: la apertura de nuevas rutas, el incremento de la flota operativa, el descongestionamiento del carril exclusivo, entre otras; se transportaron en total 214'932.470,00 personas durante el año 2014. En consecuencia, se alcanzó un 103% de cumplimiento de la meta inicial planteada por la EPMP.

De esta manera, se contribuyó directamente con las metas del Plan Metropolitano de Desarrollo 2012-2022; así como con el objetivo estratégico "Transporte de buena calidad y con integración multimodal" en el eje de movilidad, relacionado al transporte público, mismo que contempla los siguientes aspectos:

- Incremento de usuarios transportados en el transporte público.
- Incremento de la cobertura del servicio de transporte con nuevas rutas.
- Renovación de la flota que permita reducir el nivel de contaminación en el aire.

G) NIVEL DE RECAUDACIÓN

TABLA 10: Recaudación

Mes	TROLEBÚS	ECOVÍA	SUR ORIENTAL	SUR OCCIDENTAL	TOTAL
	2014	2014	2014	2014	2014
Enero	\$ 1.323.830,37	\$ 887.568,34	\$ 441.366,55	\$ 1.378.640,83	\$ 4.031.406,09
Febrero	\$ 1.222.214,85	\$ 813.509,48	\$ 406.046,07	\$ 1.236.361,09	\$ 3.678.131,49
Marzo	\$ 1.280.619,71	\$ 840.523,15	\$ 432.312,49	\$ 1.276.613,62	\$ 3.830.068,97
Abril	\$ 1.327.374,32	\$ 868.577,02	\$ 445.491,12	\$ 1.363.512,03	\$ 4.004.954,49
Mayo	\$ 1.341.517,08	\$ 882.404,77	\$ 456.304,79	\$ 1.407.651,39	\$ 4.087.878,03
Junio	\$ 1.280.992,51	\$ 842.579,92	\$ 432.934,28	\$ 1.353.272,70	\$ 3.909.779,41
Julio	\$ 1.317.046,36	\$ 876.907,57	\$ 441.548,93	\$ 1.372.592,37	\$ 4.008.095,23
Agosto	\$ 1.269.025,58	\$ 803.518,62	\$ 413.551,07	\$ 1.280.214,83	\$ 3.766.310,10
Septiembre	\$ 1.340.162,74	\$ 856.895,25	\$ 449.058,39	\$ 1.312.032,58	\$ 3.958.148,96
Octubre	\$ 1.445.072,09	\$ 902.492,51	\$ 467.357,71	\$ 1.376.314,50	\$ 4.191.236,81
Noviembre	\$ 1.362.456,14	\$ 855.430,18	\$ 434.803,86	\$ 1.312.463,95	\$ 3.965.154,13
Diciembre	\$ 1.456.342,22	\$ 851.881,54	\$ 449.840,81	\$ 1.319.186,16	\$ 4.077.250,73
Total	\$ 15.966.653,97	\$ 10.282.288,35	\$ 5.270.616,07	\$ 15.988.856,05	\$ 47.508.414,44

Fuente: Coordinación de Recaudación

6. CONCLUSIONES

- A)** La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito es uno de los actores que contribuye a mejorar la movilidad y el transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito movilizandoo en el 2014 a 214'932.470 usuarios.
- B)** Debido a la recuperación de unidades y a la implementación de nuevas rutas y circuitos, se evidenció un incremento de usuarios; por lo que es necesario una mayor inversión en gastos de servicios complementarios y mantenimiento de la infraestructura fija (paradas y estaciones) y de las unidades móviles, con el fin de prestar un servicio de calidad.
- C)** El Sistema Metrobús–Q requiere de una serie de obras para incrementar la cobertura del servicio de transporte, las cuales deben ser coordinadas con otras entidades municipales para su ejecución inmediata.
- D)** Se debe tomar una decisión sobre la modificación o no de la vida útil de las unidades, ya que cualquier decisión afectaría directamente en la planificación de recursos para los años venideros.

7. COMPROMISOS ACORDADOS CON LA CIUDADANIA

De la Rendición de Cuentas de la EPMTPO a la ciudadanía, surgieron los siguientes compromisos de la Empresa para con los ciudadanos que deberán ser ejecutados durante el año 2015:

1. Realizar mejoras en toda la gestión del transporte de pasajeros, que incorporen acciones tendientes a brindar un servicio de calidad y calidez.
2. Incluir de manera paulatina al sistema el número de unidades necesarias en cada uno de los corredores que comprende el Sistema Integrado de Transporte de Pasajeros de Quito, que permitan transportar confortablemente a los usuarios del Distrito Metropolitano de Quito.
3. Realizar mediciones periódicas del nivel de satisfacción del cliente, a través de diferentes instrumentos de recolección de datos, con el objetivo de conocer las necesidades y expectativas de los usuarios, a fin utilizar la información recabada como medio de retroalimentación para mejorar el Sistema Integrado de Transporte de Pasajeros de Quito.
4. Informar a la ciudadanía sobre las mejoras y acciones emprendidas en pro del transporte público, con el objetivo de mantener la constante comunicación con los usuarios y ser parte de un sistema integrador que acoja sugerencias de la ciudadanía.
5. Brindar un servicio de calidad para los diferentes grupos sociales usuarios del sistema, siendo una empresa innovadora que proponga acciones enfocadas a garantizar los derechos de todos, principalmente de los grupos prioritarios de atención.

7. GLOSARIO

- BRT:** Bus Rapid Transit en inglés, conocido en español también como sistema de Transporte Rápido en Buses.
- CTQ S.A.:** Compañía de Trolebús Quito S.A.
- EPMTPQ:** Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito.
- PAC:** Plan Anual de Compras.
- POA:** Plan Operativo Anual.
- SAE:** Sistema de Ayuda a la Explotación.
- SERCOP:** Servicio Nacional de Contratación Pública
- SIR:** Sistema Integrado de Recaudo.
- SIU:** Sistema de Información al Usuario.
- UOST:** Unidad Operadora del Sistema Trolebús
- WI-FI:** Mecanismo de conexión de dispositivos electrónicos de forma inalámbrica.



Eco. Rafael Villalba Maruri

GERENTE GENERAL

EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE

DE PASAJEROS DE QUITO

PV	NR	RV
(E)		