

Rendición de Cuentas

2015



QUITO

EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE
TRANSPORTE DE PASAJEROS **EPMTP**

Alexandra Pérez Salazar.

Gerente General

EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTES Y PASAJEROS DE QUITO

Autoridades:

EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTES Y PASAJEROS DE QUITO

Lcdo. Mario Piñeiros

Secretario General

Ing. Galo Cevallos M.

Asesor Empresarial

Abg. Juan Carlos Rivadeneira

Gerente Jurídico

Econ. Patricio Díaz Meza

Gerente de Planificación

Ing. Jorge Lanás

Gerente de Tecnologías de la Información

Ing. Susana Carrera

Gerente Administrativa Financiera

Ing. Ángel Carrión

Gerente Técnico

Ing. Rubén Lozano

Gerente de Operaciones

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES	5
1.1 MARCO JURÍDICO	6
1.2 ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL	9
1.3 DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	10
1.3.1 EJES DE LA GESTIÓN DE LA EPMTQ	10
1.3.2 MISIÓN	10
1.3.3 VISIÓN	10
1.3.4 POLÍTICAS	11
1.3.5 VALORES	12
1.3.6 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	12
1.3.7 ALINEACIÓN DE LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA EPMTQ	13
2. LOGROS ALCANZADOS	14
2.1 GESTIÓN ESTRATÉGICA	14
2.1.1 PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA 2015-2019	14
2.1.2 ESTATUTO ORGÁNICO DE GESTIÓN ORGANIZACIONAL POR PROCESOS	14
2.2 GESTIÓN OPERATIVA	14
2.2.1 MEJORAMIENTO DEL SERVICIO	14
2.2.1.1 DISMINUCIÓN DEL TIEMPO DE ESPERA	14
2.2.1.2 SEGURIDAD DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE	15
2.2.1.3 CAMBIO DE MODELO DE PAGO	15
2.2.1.4 AMPLIACIÓN DE LA COBERTURA	15
2.2.1.5 RACIONALIZACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE	16
2.2.1.6 OPERATIVOS	19
2.2.1.7 INDICADORES	21
2.3 GESTIÓN TÉCNICA DE MANTENIMIENTO	24
2.3.1 RECUPERACIÓN DE UNIDADES	24

2.3.2 REVISIÓN TÉCNICA	25
2.3.4 IMPLEMENTACIÓN TECNOLÓGICA.	26
2.4 GESTIÓN EMPRESARIAL	29
2.4.1 EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA	29
2.4.1.1 INGRESOS	29
2.4.1.2 GASTOS	29
2.4.2 PROCESOS DE CONTRATACIÓN A DICIEMBRE 2015	31
2.4.3 INCREMENTAR CAPACIDADES DEL TALENTO HUMANO	31
2.4.4 ACCIONES DE COMUNICACIÓN	34
2.4.5 ASESORÍA JURÍDICA	36
2.4.6 PLAN DE EMERGENCIA Y PROTOCOLOS	36
2.4.7 PROCEDIMIENTOS, INSTRUCTIVOS Y NORMATIVA DE GESTIÓN POR PROCESOS 2015	37
<u>3. APOORTE CIUDADANO</u>	<u>38</u>

1. ANTECEDENTES

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito EPMPQ, trabaja en concordancia a lo establecido en el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial PMDOT y el Plan Nacional para el Buen Vivir PNBV, el que determina el ámbito de actuación institucional; en este sentido, aporta al mejoramiento de la calidad del servicio de transporte público integrado, para hacer del Distrito Metropolitano de Quito un territorio donde la movilidad y el transporte de pasajeros se desarrolle de forma fluida y sostenible.

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMPQ), en cumplimiento con la normativa constitucional y legal, presenta su rendición de cuentas a la ciudadanía, en función a la gestión realizada en el periodo 2015

Se da a conocer los logros obtenidos por las áreas que lo conforman; así como, los aspectos más relevantes con el fin de constituir un instrumento útil para el desarrollo y fortalecimiento institucional, en el ámbito del transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito.

1.1 Marco Jurídico

De acuerdo al numeral 6, Artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador 2008, determina que es competencia exclusiva de los gobiernos municipales: *“Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio cantonal”,* sin perjuicio del principio de ejercicio concurrente en la prestación de servicios públicos”.

De conformidad al Art. 266 de la Constitución que establece.- *“Los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias. En el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas distritales.”*

En concordancia al artículo 266 de la Constitución anteriormente descrito, los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos, ejercen las mismas competencias que los gobiernos municipales, según el artículo 126 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización –COOTAD- que entre otras disposiciones determina”... *no excluirá el ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos....”*

El literal f) artículo 55 del COOTAD, dispone a los Gobiernos autónomos descentralizados municipales: *“Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal”,* como competencias exclusivas, en concordancia con el Artículo 266 de la Constitución, literal q) del artículo 84 y 85 del propio COOTAD.

El numeral 4, del Artículo 3, “Principios” de la Ley Orgánica de Empresas Públicas -LOEP-, obliga a las empresas públicas a: *“Propiciar la obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, universalidad, accesibilidad, regularidad, calidad, continuidad, seguridad, precios equitativos y responsabilidad en la prestación de los servicios públicos;”*

Según lo establece el numeral 3. Artículo 5, del Título II, de la LOEP, “Constitución y Jurisdicción”, las empresas públicas se crearán: *“Mediante escritura pública para las empresas que se constituyan entre la Función Ejecutiva y los gobiernos autónomos descentralizados, para lo cual se requerirá del decreto ejecutivo y de la decisión de la máxima autoridad del organismo autónomo descentralizado, en su caso.”*

Mediante Escritura Pública otorgada el 12 de diciembre de 2007, ante Notario Noveno del cantón Quito, se crea la Compañía Trolebús S.A., la misma que es aprobada en la Superintendencia de Compañías mediante Resolución No. 08.Q.IJ.000522, de 18 de marzo de 2008.

Mediante Ordenanza Metropolitana No.314 de 13 de julio de 2010 se crea la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito-EPMTQP- que reemplaza a la CTQ S.A. conforme lo determina la LOEP. Según los literales a) y c) del Artículo 2 “Objetivo Principal”, se determina que la Empresa está facultada a: *“Operar y Administrar el Servicio de Transporte Público de Pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito;”* y *“Explotar el corredor central de Trolebús del sistema integrado de Transporte Metrobus Q, de acuerdo a las disposiciones emanadas del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito;”* entre otros de sus objetivos.

Mediante Resolución No. A 0024 de 14 de julio de 2010, el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, resuelve: Artículo Único: *“Disponer que la operación provisional del Corredor Suroriental del Sistema Integrado de Transporte Metrobus-Q la preste, mediante gestión directa, la Empresa Publica Metropolitana de Pasajeros de Quito, de acuerdo con el plan operacional que deberá ser aprobado por la Secretaria de Movilidad”*

La Ordenanza Metropolitana No. 0194 de 14 de marzo de 2012, estructura y determina *“El Régimen Jurídico del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros”*, a cuyo marco regulatorio la EPMTQ, se acoge íntegramente.

Mediante Resolución No. 011-SM-2012 de 10 de mayo de 2012, de la Secretaria de Movilidad, se delega a la EPMTQ, según sus Artículo 1.- y 2.- la *“...gestión integral de la infraestructura e instalaciones de las paradas, estaciones y terminales del Subsistema de Transporte Metrobus – Q a la Empresa Publica Metropolitana de Pasajeros de Quito- EPMTQ. Esta delegación incluye, 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.”*; y, *“Delegar la dirección operativa y los sistemas de recaudación y control de flota del Subsistema de Transporte Metrobus Q...”*

Los artículos 61, 95 y 102 de la Constitución de la República consagran el derecho a la participación en los asuntos de interés público, para lo cual las ciudadanas y ciudadanos, incluidos aquellos domiciliados en el exterior, en forma individual y colectiva, pueden participar de manera protagónica en la toma de decisiones, planificación y gestión de los asuntos públicos, en el control popular de las instituciones del Estado, la sociedad, y de sus representantes, en un proceso permanente de construcción del poder ciudadano.

De igual manera, los artículos 204, 207, y 208 de la Constitución, crean la Función de Transparencia y Control Social y el Consejo de Participación Ciudadana y Control Social, respectivamente, reconociendo al pueblo como el mandante y primer fiscalizador del poder público, en el ejercicio del derecho de participación para impulsar y establecer los mecanismos de control social en los asuntos de interés público.

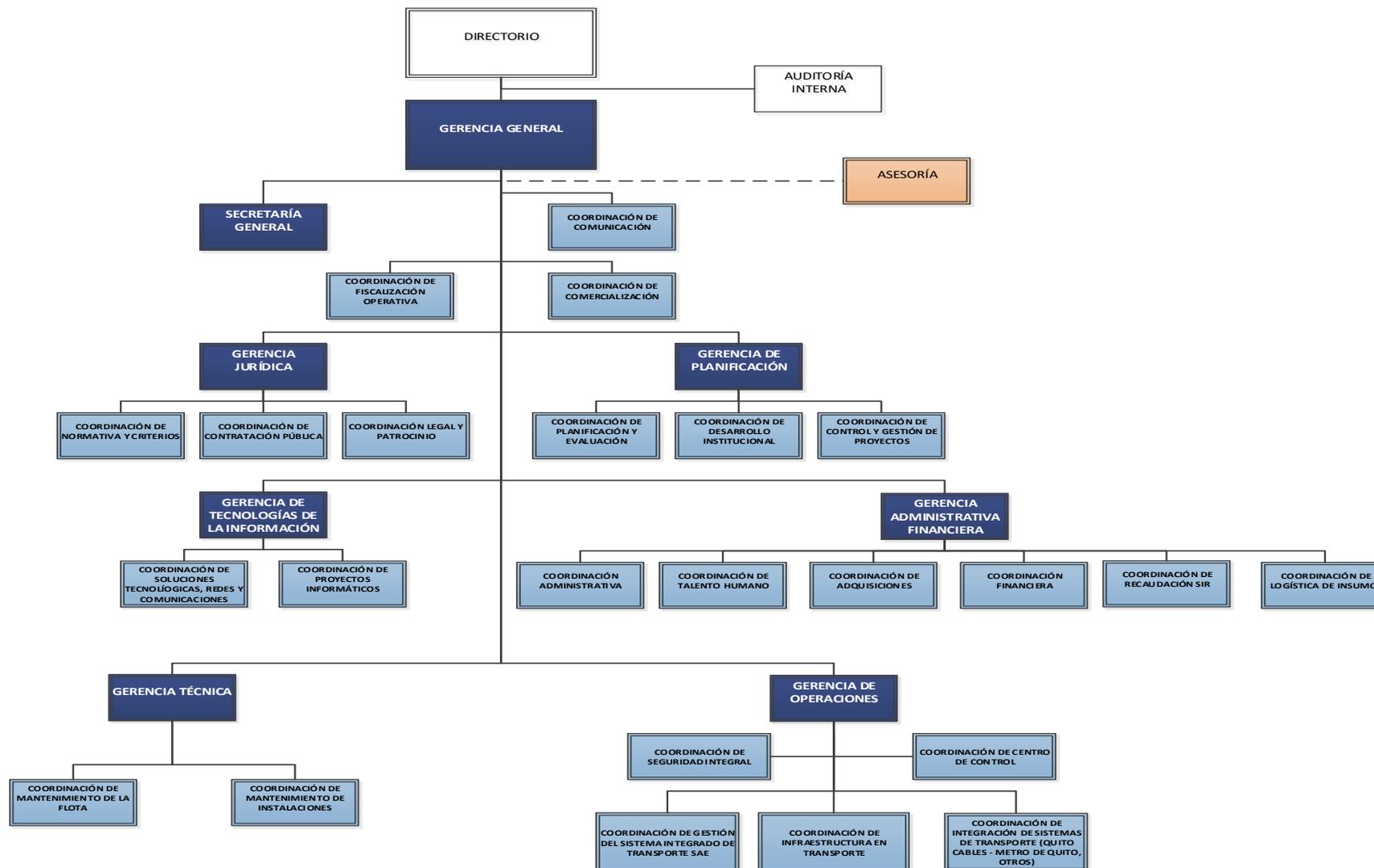
La Ley Orgánica de Participación Ciudadana y Control Social en su Art. 89 define a la Rendición de cuentas como *“... un proceso sistemático, deliberado, interactivo y universal, que involucra a autoridades, funcionarias y funcionarios o sus representantes y representantes legales, según sea el caso, que estén obligadas u obligados a informar y someterse a evaluación de la ciudadanía por las acciones u omisiones en el ejercicio de su gestión y en la administración de recursos públicos”*.

La ley Orgánica del Consejo de Participación Ciudadana y Control Social en su Art. 9 establece que es atribución del CPCCS *“... establecer mecanismos para someter a evaluación de la sociedad, las acciones del Estado y de las personas jurídicas del sector privado que presten servicios públicos, manejen recursos públicos o desarrollen actividades de interés público; con atención al enfoque de derechos, a los resultados esperados y obtenidos, a los recursos financieros empleados y a los métodos empleados sobre su gestión”*...

De conformidad al Art. 11 de La ley Orgánica del Consejo de Participación Ciudadana y Control Social que establece.- *“Tienen la obligación de rendir cuentas las autoridades del Estado electas o de libre remoción, representantes legales de empresas públicas o personas jurídicas del sector privado que manejen fondos públicos o desarrollen actividades de interés público, sin perjuicio de la responsabilidad que tienen las y los servidores públicos sobre sus actos u omisiones”*

En el Artículo 3, principio g, del Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomías y Descentralización –COOTAD- se indica que *“La participación es un derecho cuya titularidad y ejercicio corresponde a la ciudadanía. El ejercicio de este derecho será respetado, promovido y facilitado por todos los órganos del Estado de manera obligatoria, con el fin de garantizar la elaboración y adopción compartida de decisiones, entre los diferentes niveles de gobierno y la ciudadanía, así como la gestión compartida y el control social de planes, políticas, programas y proyectos públicos, el diseño y ejecución de presupuestos participativos de los gobiernos. En virtud de este principio, se garantizan además la transparencia y la rendición de cuentas, de acuerdo con la Constitución y la Ley”*.

1.2 Estructura Organizacional



Fuente: Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la EPMTQ - 2015

1.3 Direccionamiento Estratégico

1.3.1 Ejes de la Gestión de la EPMTQ

Los servicios de la EPMTQ se centran en los siguientes ejes estratégicos:

Gráfico 1. Ejes de Gestión de la EPMTQ



Fuente: Plan Estratégico 2015-2019

1.3.2 Misión

Somos una empresa pública municipal pionera del país en el servicio integrado de transporte de pasajeros que oferta un servicio seguro, eficiente, sustentable e inclusivo que cuenta con unidades de transporte, tecnología de punta y personal capacitado y comprometido con la empresa y la ciudadanía, contribuyendo al desarrollo económico del DMQ y su periferia, aportando también con asistencia técnica y su experiencia a operadores de servicios de transporte a nivel nacional y regional.

1.3.3 Visión

Ser la empresa líder de transporte público de pasajeros del país, posicionándose en la ciudadanía como la primera opción de movilidad en el DMQ al 2019, integrando las modalidades de transporte público de pasajeros a nivel local generando pertenencia en el usuario brindando un servicio digno e inclusivo, mediante la innovación de tecnologías, automatización de sistemas y personal altamente calificado, optimización de recursos y uso de energías alternativas llegando a ser una empresa pública sustentable contribuyendo al mejoramiento de la calidad de vida en el DMQ.

1.3.4 Políticas

Políticas Generales	<p>Brindar un servicio de transporte digno a la ciudadanía.</p> <p>Brindar un trato justo y esmerado a los usuarios, considerando que el fin de la institución es el servicio a la comunidad.</p> <p>El personal de la EPMTQ, debe mantener un comportamiento ético en el desempeño de sus funciones.</p>
Políticas de Calidad	<p>Proporcionar un servicio de excelencia, que se oriente a resultados y con los más altos estándares; con la participación de personal comprometido y competente.</p> <p>Mantener el compromiso de mejora continua, cumpliendo la legislación nacional.</p>
Políticas de Planificación	<p>Cumplir y hacer cumplir los planes, programas, proyectos y actividades aprobadas, que son de competencia de la EPMTQ.</p> <p>Mantener actualizados los instrumentos y herramientas de la planificación institucional e informar periódicamente a la máxima autoridad sobre los resultados logrados en el cumplimiento de metas y objetivos.</p>
Política de Inversión	<p>Establecer criterios técnicos y definir el marco de actuación dentro del cual se realizará el análisis, la evaluación, la toma de decisiones y el seguimiento de las inversiones realizadas por la EPMTQ.</p>
Política Social	<p>Dar viabilidad a las actividades de desarrollo del Distrito Metropolitano de Quito, mediante una gestión social inclusiva, comprometida con el respeto a los derechos humanos y con la participación ciudadana.</p>
Política de Servicio	<p>Mantener el compromiso firme de ofrecer a nuestros usuarios, productos y servicios de calidad, para la satisfacción de la ciudadanía mediante una organización eficiente que permita conocer, interpretar y atender integralmente sus demandas en el ámbito del transporte público.</p>
Política de Gestión del Talento Humano	<p>La EPMTQ enmarca la relación laboral con sus servidores, de conformidad con el ordenamiento jurídico y la legislación aplicable en el país, la normativa interna y los contratos colectivos de trabajo.</p>
Política de Control Interno	<p>El personal de la EPMTQ, debe conocer las normas y procedimientos internos, a fin de cumplirlos y orientarlos.</p> <p>La EPMTQ define en forma clara y explícita la aplicación objetiva, sistemática y homologada del control interno en todos sus procesos. El control interno ayuda a la institución a conseguir sus metas, a asegurar la confiabilidad de sus resultados y el cumplimiento de las leyes y regulaciones.</p>
Política de Comunicación	<p>Asumir la comunicación con un enfoque estratégico orientado a afianzar su identidad corporativa, formar opinión pública favorable, facilitar la interacción entre Gerencias y áreas de responsabilidad; así como gestionar las relaciones con el entorno.</p>

Fuente: Plan Estratégico 2015-2019

1.3.5 Valores

- **Honestidad.-** El comportamiento del personal de la EPMTQ, es transparente consigo mismo y con sus semejantes.
- **Respeto.-** Es la base fundamental para una convivencia sana, pacífica y productiva e implica tener una clara noción de los derechos de las personas.
- **Responsabilidad.-** Tener conciencia y dimensionar adecuadamente las consecuencias de lo que se hace o se deja de hacer.
- **Perseverancia.-** Es el convencimiento de que se pueden llevar a buen término las actividades que se emprenden en forma individual y colectiva, que deben realizarse con alta motivación y sentido de compromiso.
- **Lealtad.-** Es el sentimiento de fidelidad y respeto para llevar adelante ideas o acciones con las que la institución se identifica.
- **Solidaridad.-** El apoyo, la comprensión y la colaboración mutua para conseguir un fin institucional común, sobre la base de los preceptos de libertad, igualdad, confraternidad y demás valores morales.

1.3.6 Objetivos Estratégicos

Para cumplir la Visión y Misión de la EPMTQ, se definen los siguientes objetivos estratégicos y su alineación con el Plan de Desarrollo Metropolitano de Ordenamiento Territorial y el Plan Nacional para el Buen Vivir PNBV.

- Asegurar la sostenibilidad financiera de la empresa.
- Asegurar la disponibilidad de los servicios con eficiencia.
- Operar en las nuevas coberturas de los servicios de corredores BRT.
- Incrementar las capacidades del talento humano.
- Mejorar la comunicación interna y externa

1.3.7 Alineación de los Objetivos Estratégicos de la EPMTMPQ

PLAN NACIONAL PARA EL BUEN VIVIR			PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL DMQ		EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO		
OBJETIVO	POLÍTICA	LINEAMIENTO	EJES	FACTOR	OBJETIVO	EJES	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS
1. Auspiciar la igualdad, cohesión e integración social y territorial en la diversidad	1.1 Garantizar los derechos del Buen Vivir para la superación de todas las desigualdades (en especial salud, educación, alimentación, agua y vivienda)	a. Ampliar la cobertura y acceso de los servicios públicos de salud y educación para toda la población, mejorando la infraestructura física y la provisión de equipamiento, a la vez que se eliminen barreras de ingreso a grupos de atención prioritaria, mujeres, pueblos y nacionalidades			Municipio de Quito busca hacer del Distrito, un territorio urbano donde la movilidad se desarrolle de una forma fluida y sostenible.	SOSTENIBILIDAD	Asegurar la sostenibilidad financiera de la empresa
		b. Fomentar el proceso de formación de regiones autónomas y distritos metropolitanos autónomos, impulsando la equidad y equilibrio inter territorial			La Municipalidad facilitará el desplazamiento eficiente y seguro de personas y mercancías de forma inteligente e innovadora.		MODERNIZACIÓN
12. Consolidar la transformación del Estado para el Buen vivir	12.2 Consolidar la nueva organización y rediseño institucional del Estado que recupere las capacidades estatales de rectoría, planificación, regulación, control, investigación y participación	b. Implementar reformas organizativas en articulación con el modelo de gestión descentralizado e intercultural	CIUDAD INTELIGENTE	MOVILIDAD	Se elaborarán políticas y programas que incentiven el desarrollo transporte sostenible y el uso racional del vehículo particular.	SERVICIO AL USUARIO	Operar en las nuevas coberturas de los servicios de corredores BRT.
		e. Implementar planes y programas de formación y capacitación de los servidores públicos del Estado central y de los gobiernos autónomos descentralizados, con énfasis en la cultura de diálogo, la transparencia, la rendición de cuentas y la participación			Se elaborarán políticas y programas que incentiven el desarrollo transporte sostenible y el uso racional del vehículo particular.		Incrementar las capacidades del talento humano
		12.3. Consolidar el modelo de gestión estatal articulado que profundice los procesos de descentralización y desconcentración y que promueva el desarrollo territorial equilibrado			Fomentar un sistema de transporte inclusivo, sostenible, seguro, y limpio		Mejorar la comunicación integral interna y externa
		12.4. Fomentar un servicio público eficiente y competente					

Fuente: Plan Estratégico 2015-2019

2. LOGROS ALCANZADOS

2.1 Gestión Estratégica

2.1.1 Planificación Estratégica 2015-2019

La empresa realizó la actualización de la Planificación Estratégica, la cual fue aprobada en Directorio el 30 de septiembre de 2015, planteándose una nueva temporalidad de cuatro años (período 2015-2019), esto permitió que se oriente a la empresa hacia un mejor posicionamiento institucional, a la optimización de los procesos internos y el uso eficiente de los recursos humanos, financieros y tecnológicos, con el fin de cumplir los objetivos institucionales, así como también con su misión y visión.

2.1.2 Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos

Se promulgó el nuevo “Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos”, en el cual se define la nueva estructura organizacional de la Empresa, alineado con la Misión establecida en el Plan Estratégico Institucional y el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito.

2.2 Gestión Operativa

La EPMT PQ administra y opera la flota de vehículos del Sistema Integrado de Transporte de Pasajeros, de manera eficiente prestando un servicio ágil y oportuno a los usuarios del Distrito Metropolitano de Quito; en este contexto, se presenta las actividades más relevantes llevadas a cabo en 2015.

2.2.1 Mejoramiento del Servicio

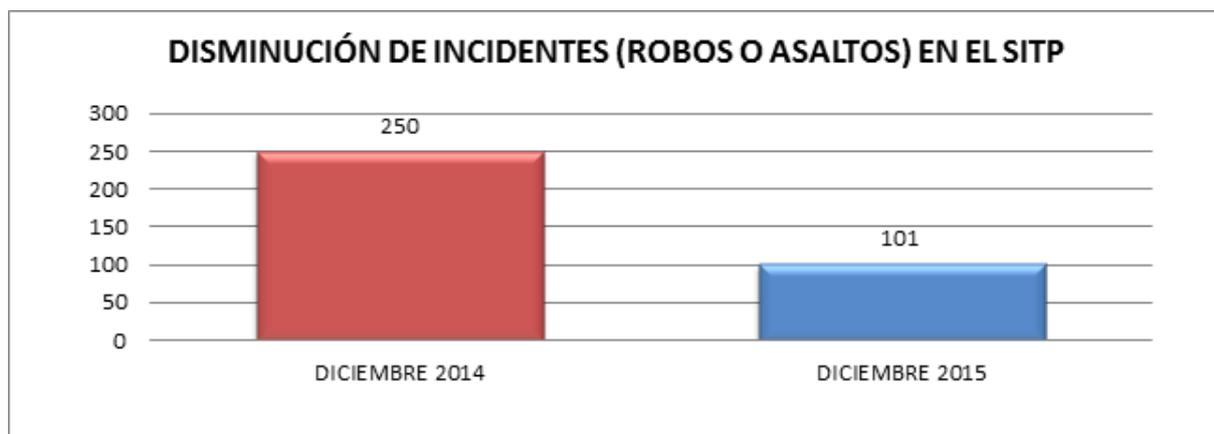
2.2.1.1 Disminución del Tiempo de Espera

Con la incorporación de la nueva flota MB - O 500 se incrementó de flota operativa en un 22% (90 a 110 unidades), con lo cual se redujo en 1 minuto el tiempo de espera promedio en las paradas y estaciones del corredor Trolebús, pasando de 4 a 3 minutos.

2.2.1.2 Seguridad del Sistema Integrado de Transporte

A partir del mes de octubre 2015, en colaboración con la Policía Nacional, se implementaron operativos de seguridad y se reforzó la presencia de personal policial en las paradas que presentaban mayores índices de delincuencia; es así que, en el mes de diciembre 2015 en relación al mes de diciembre de 2014, se redujo en un 59,6% los casos de robo o asalto.

Gráfico 2. Disminución de Incidentes (Robos o Asaltos) en el SITP



Fuente: Gerencia de Operaciones
 Elaboración: Gerencia de Planificación

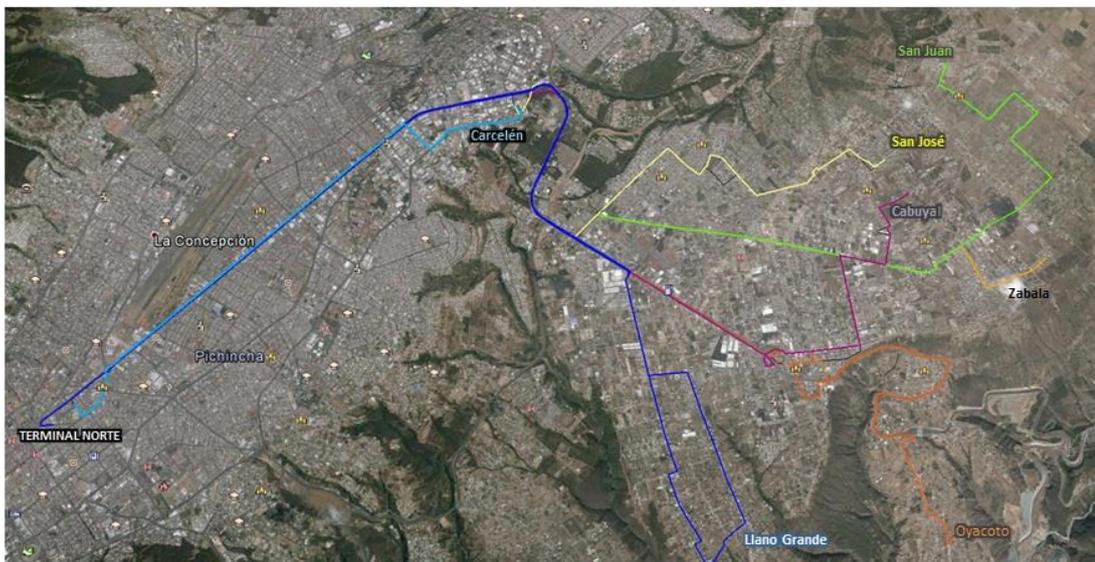
2.2.1.3 Cambio de Modelo de Pago

Incorporación en el cálculo de pago por el Servicio de Alimentadores las variables: kilómetros y pasajeros, bajo un Sistema de Caja Común, lo que evitaría que quienes prestan este servicio incumplan el recorrido y se preocupen por transportar a la demanda de pasajeros en todas las paradas.

2.2.1.4 Ampliación de la Cobertura

Tras la implementación de la extensión del Servicio Integrado hacia Carcelén – Calderón (Mayo 2015), se benefició a más de 11.5 millones de pasajeros pago - viaje, con un promedio de 55 mil usuarios al día, incrementando la cobertura hacia los sectores de Carcelén, Oyacoto, San Juan, Carapungo, El Cisne, El Cabuyal, Llano Grande. Como resultado 90 Km (7 km troncales + 83 km alimentadores) adicionales de cobertura del Servicio Integrado de Transporte Público.

Gráfico 3. Extensión Servicio Integrado Carcelén - Calderón



Fuente: Gerencia de Operaciones
Elaboración: Gerencia de Operaciones

2.2.1.5 Racionalización del Sistema Integrado de Transporte

Integración Intermodal - Utilización de la Terminal Multimodal La Magdalena

La EPMTQ, consciente de las necesidades futuras de integración de todas las modalidades de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito, se implementó dos rutas transversales: Forestal- Chimbacalle- Villaflora- La Magdalena con 4.500 usuarios al día y La Tola- Marín- San Roque con 2.500 pasajeros al día, conectando los corredores Oriental, Central y Occidental con las futuras estaciones del Metro. Se prevé para el 2016 iniciar la operación en superficie de la Estación El Labrador.

Incremento de Capacidad

- La incorporación de 40 articulados marca Mercedes Benz O-500, con el fin de mejorar el nivel de servicio de los Corredores Central Trolebús y Ecovía, los que están distribuidos en 21 unidades para apoyar al circuito 1 que comprende Terminal del Recreo hasta el Terminal Norte la Y, 15 unidades para apoyar al circuito C5 ruta semiexpresa terminal Carcelén - Ejido Corredor Central Trolebús y 4 unidades para apoyar al corredor Ecovía.

Fotografía 1. Articulado Mercedes Benz O – 500



- Adquisición de 80 buses biarticulados: Asesoría para la elaboración de especificaciones técnicas y apoyo en el proceso precontractual para la adquisición de 80 buses biarticulados a cargo de la Administración General del DMQ, para incrementar la capacidad en el Corredor Central Trolebús, hasta el inicio de operación del Metro.
- Reconstrucción de paradas del Corredor Central: Asesoría en el dimensionamiento de las nuevas paradas del Corredor Central, las que permitirán la operación de la nueva flota de buses biarticulados, para brindar un mejor confort y seguridad a los usuarios.
- Extensión del Corredor Oriental - Ecovía hacia Guamaní: Asesoría en el dimensionamiento de las nuevas paradas y Terminal en Guamaní, de la extensión del Corredor Oriental-Ecovía.

Con la adquisición de los 80 buses biarticulados, la reconstrucción de paradas del Corredor Central, y la extensión del Corredor Oriental – Ecovía hacia Guamaní, se beneficiará con el servicio a 175.000 usuarios día.

Reestructuración y Creación de Nuevos Circuitos

- Implementación del circuito C4 Capulí - Playón de la Marín del Corredor Sur Oriental.
- Implementación del circuito C5 semiexpreso Terminal Carcelén Ejido del Corredor Central Trolebús.
- Implementación del circuito CQ-R Quitumbe - Recreo del Corredor Sur Oriental.
- Modificación de la ruta de alimentación Oyacoto Corredor Central Trolebús, realizando un viaje directo sin ingresar a Calderón, pasando directamente por la Panamericana Norte.
- Modificación de la ruta de alimentación Terminal Norte - Kennedy - Edén del Corredor Central Trolebús, en la cual se incrementó 4Km desde el mercado de la Kennedy, que se extiende por la calle Pinos, Los Guayacanes, Avigiras de los Cholanes, Cesar Lopez Teran.
- Implementación de la ruta de alimentación Transversal Forestal - Estación La Magdalena del Corredor Sur - Oriental.
- Implementación de un circuito Marín Valle - Cumandá del Corredor Nor Oriental - Ecovía.
- Incremento de cobertura de la ruta Comité del Pueblo al barrio La Bota del Corredor Nor Oriental - Ecovía.
- Inicio de la operación en la estación Multimodal - La Magdalena del Corredor Sur Occidental.

Infraestructura

- Taller de Mantenimiento Chiriyacu: Se inició la construcción del taller en el sector de Chiriyacu que culminará en abril 2016, y servirá para el mantenimiento de la Flota Articulada Volvo B12M.
- Mejoramiento paradas Sur Occidental: Mejoramiento de las condiciones generales de 4 paradas: Hacienda El Carmen, La Biloxi Santa Rita y Hospital IESS del Corredor Sur Occidental, para dotar de un lugar digno a los ciudadanos usuarios del Sistema Integrado de Transporte de pasajeros.

Fotografía 2. Mejoramiento de Paradas



Parada: Hacienda del Carmén

- Coordinación con la AMT y EPMMOP para el desmontaje de 14 paradas e instalación de paradas provisionales: Cóndor Ñan, Amaru Ñan, Quito Sur, Recoleta, Cumandá, Mariana de Jesús, Alameda, Santa Clara, El Florón, La Y, El Ejido, Estadio, Cuero y Caicedo y Quimiag, a efectos de evitar la suspensión del servicio durante la construcción de las nuevas paradas por parte de la EPMMOP

2.2.1.6 Operativos

- Visita del Papa: Del 4 al 7 de julio de 2015 se garantizó el servicio de transporte público en Quito durante la visita y permanencia del Papa Francisco al Ecuador. Se apoyó con unidades articuladas y buses, en operativos solicitados por parte de la Conferencia Episcopal, Agencia Metropolitana de Tránsito y la Secretaría Técnica para la Gestión Inclusiva en Discapacidades SETEDIS, para la movilización a los eventos planificados en la ciudad, para el ingreso y salida en los eventos programados, movilizándose aproximadamente a 2,8 millones de pasajeros, de acuerdo al siguiente detalle:

Tabla 1. Estimación de Pasajeros

Julio 2015	Pasajeros
Sábado 4	630.000
Domingo 5	600.000
Lunes 6	720.000
Martes 7	840.000
TOTAL	2'790.000

Fuente: Gerencia de Operaciones
 Elaboración: Gerencia de Planificación

Fotografía 3. Visita y Permanencia del Papa Francisco al Ecuador



Misa Campal Bicentenario: Estación La Y- se movilizó a 101.500 pasajeros en 2 horas.

- **Regreso a clases:** En coordinación con la Policía Metropolitana, se ejecutó de manera consecutiva en 2015, el operativo por retorno a clases, en el cual se involucró a más del personal de operaciones, el personal administrativo, brindando apoyo e información al usuario, para un retorno académico más ordenado y seguro, habiéndose incrementado 2,9 millones de pasajeros, lo que significa un incremento del 16% en relación al 2014.

2.2.1.7 Indicadores

Pasajeros Pago Viaje Transportados

Refleja el total de pasajeros pago-viajes, en los corredores que administra la EPMTMPQ (Troncal + Alimentadores): Trolebús, Ecovía, Sur Oriental y Sur Occidental. Con respecto al 2014 se observa un incremento de 19,6 millones.

Tabla 2. Pasajeros Pago Transportados 2014 – 2015

DETALLE	AÑO 2014*	AÑO 2015*
ENE	18.442.527	18,255,256
FEB	16.675.286	15.959.419
MAR	17.583.336	19,006.706
ABR	18.378.327	19,373.644
MAY	18.737.330	20,917.415
JUN	17.940.110	21,423.217
JUL	18.238.196	19,080.466
AGO	16.932.551	19,000.217
SEP	18.192.992	21,131.970
OCT	19.235.030	21,620.929
NOV	18.216.287	20,217.177
DIC	18.724.036	20,948.220
TOTAL	217.296.008	236.934.635

Fuente: Gerencia de Operaciones

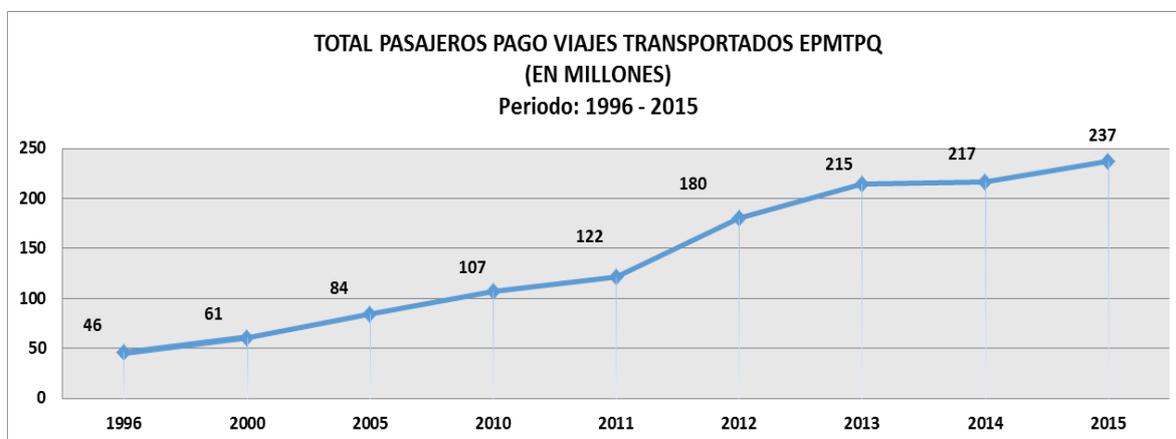
Elaboración: Gerencia de Planificación

* Incluye Veladas y Expresos

Desde el inicio de operaciones del corredor Trolebús, hasta el actual Sistema Integrado de Transporte Público, el número de pasajeros pago- viaje transportado se incrementó en un 413%, pasando de 46 millones en el año 1996, a 237 millones en el año 2015.

A partir del año 2011, se observa un mayor crecimiento, debido a la incorporación de nuevas unidades e inicio de operación en nuevos corredores (Sur Oriental y Sur Occidental).

Gráfico 4. Pasajeros Pago Viaje Transportados 1996 - 2015



Fuente: Gerencia de Operaciones
Elaboración: Gerencia de Planificación

Índice de Pasajeros por Kilómetro

Debido a las características similares de operación y flota de los corredores: Central, Sur Oriental, Ecovía y Sur Occidental, se realizan dos análisis independientes del IPK.

- El promedio anual para el sistema que opera la EPMTQ es de 5,38, esto significa que se transportan 5 pasajeros por cada kilómetro que recorre una unidad. Los indicadores internacionales determinan que un valor adecuado de IPK para sistemas BRT está entre 5 y 6.
- El segundo análisis se lo realiza para el corredor suroccidental que si bien es un corredor de transporte público opera con la modalidad de corredor abierto y no utiliza buses articulados, esto genera un alto valor de kilómetros operados y una baja ocupación de las unidades por la capacidad limitada que poseen.

Tabla 3. IPK Central Trolebús + Ecovía + Sur Oriental

MES	PASAJEROS	KILOMETRAJE	IPK
ENERO	12.305.256	2.184.408	5,63
FEBRERO	10.784.924	1.962.129	5,50
MARZO	12.883.358	2.234.914	5,76
ABRIL	13.093.318	2.192.369	5,97
MAYO	14.487.841	2.720.168	5,33
JUNIO	14.923.775	2.725.345	5,48
JULIO	13.351.192	2.850.480	4,68
AGOSTO	13.212.072	2.704.794	4,88
SEPTIEMBRE	14.796.949	2.734.021	5,41
OCTUBRE	15.052.197	2.773.498	5,43
NOVIEMBRE	14.058.625	2.681.654	5,24
DICIEMBRE	14.636.776	2.797.665	5,23
PROMEDIO ANUAL			5,38

Fuente: Gerencia de Operaciones
Elaboración: Gerencia de Planificación

Tabla 4. IPK Sur Occidental

MES	PASAJEROS	KILOMETRAJE	IPK
ENERO	5.950.000	1.606.586,21	3,70
FEBRERO	5.174.495	1.444.184,41	3,58
MARZO	6.123.348	1.612.411,50	3,80
ABRIL	6.280.326	1.568.279,80	4,00
MAYO	6.429.574	1.609.871,92	3,99
JUNIO	6.499.442	1.606.190,69	4,05
JULIO	5.729.274	1.680.238,33	3,41
AGOSTO	5.788.145	1.632.748,59	3,55
SEPTIEMBRE	6.335.021	1.612.274,89	3,93
OCTUBRE	6.568.732	1.646.769,01	3,99
NOVIEMBRE	6.158.552	1.558.175,08	3,95
DICIEMBRE	6.311.444	1.630.844,65	3,87
PROMEDIO ANUAL			3,82

Fuente: Gerencia de Operaciones
 Elaboración: Gerencia de Planificación

Cumplimiento de kilómetros Efectivos

Permite obtener los kilómetros efectivos que recorren las unidades que brindan servicio en los corredores que administra la EPMTQ (Troncal + Alimentadores): Trolebús, Ecovía, Sur Oriental y Sur Occidental.

Tabla 5. Kilometraje Efectivo 2014 – 2015

DETALLE	AÑO 2014	AÑO 2015
ENE	3.522.777	3.790.994
FEB	3.301.868	3.406.313
MAR	3.516.722	3.847.326
ABR	3.576.361	3.760.649
MAY	3.627.770	4.330.040
JUN	3.530.430	4.331.535
JUL	3.746.759	4.530.718
AGO	3.674.409	4.337.542
SEP	3.721.572	4.346.296
OCT	3.864.085	4.420.267
NOV	3.683.463	4.239.829
DIC	3.799.420	4.428.509
TOTAL	43.565.636	49.770.018

Fuente: Gerencia de Operaciones
 Elaboración: Gerencia de Planificación

El total de kilómetros efectivos recorridos por la flota en el año 2015 fue superior al año 2014 en un 14,24% que representa 6.2 millones de km adicionales. Este incremento de kilómetros se debe a la incorporación de 40 nuevas unidades y la implementación del circuito C5 semiexpreso Ejido – Carcelén - Ejido del Corredor Central Trolebús; además, de la extensión e implementación de rutas alimentadoras.

2.3 Gestión Técnica de Mantenimiento

La EPMTQ planifica, organiza, dirige y controla los procesos de mantenimiento de los vehículos de transporte y sus sistemas, suministrando la flota óptima a la operación, para proporcionar un adecuado servicio de transporte a los usuarios, en este contexto se presenta las actividades más relevantes llevadas a cabo en 2015.

2.3.1 Recuperación de Unidades

En enero del 2015 la Empresa tenía 18 unidades que presentaban daños considerables y que se encontraban fuera de operación por un periodo mayor a un año., se recuperaron seis (6) unidades, como se refleja en el cuadro adjunto.

Tabla 6. Unidades Recuperadas 2014 – 2015

AÑO 2015	TOTAL FLOTA	UNIDADES NO OPERATIVAS	UNIDADES RECUPERADAS
ENERO	239	18	0
FEBRERO	239	18	0
MARZO	279	18	0
ABRIL	279	18	0
MAYO	279	13	5
JUNIO	279	15	-2
JULIO	279	15	0
AGOSTO	279	15	0
SEPTIEMBRE	279	13	2
OCTUBRE	279	12	1
NOVIEMBRE	279	12	0
DICIEMBRE	279	12	0
TOTAL			6

Fuente: Gerencia de Operaciones
 Elaboración: Gerencia de Planificación

A efectos de determinar la viabilidad de la reparación y recuperación de las unidades fuera de servicio, la Empresa conjuntamente con la Escuela Politécnica Nacional inició un proceso de evaluación estructural y de componentes de las referidas unidades.

Fotografía 4. Recuperación de Unidades

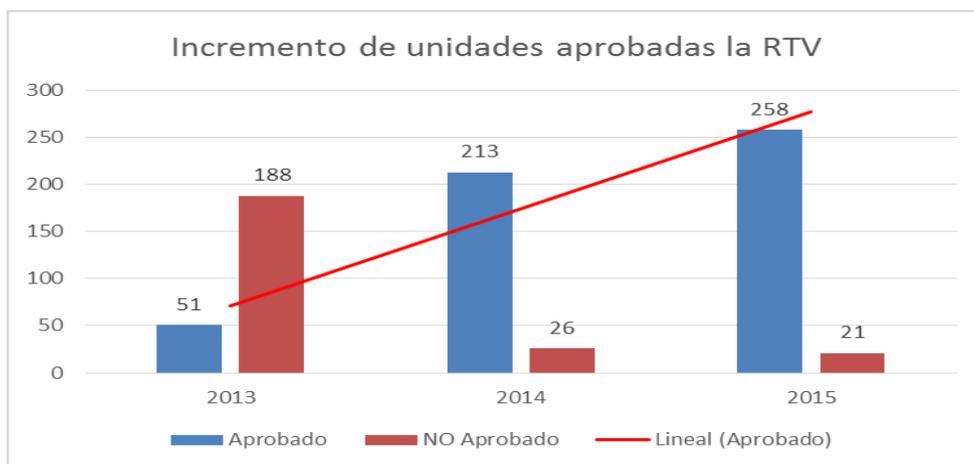


2.3.2 Revisión Técnica

Las cifras respecto a la revisión técnica vehicular a continuación descritas, evidencian una mayor eficiencia y apropiada planificación en el mantenimiento vehicular, para cumplir con la normativa de la Agencia Metropolitana de Transito.

- En el año 2015 aprobaron la revisión técnica vehicular 258 unidades (93% del total de la flota).
- En el año 2014 aprobaron la revisión técnica vehicular 213 unidades (89% del total de la flota del año analizado).
- En el año 2013 aprobaron 51 unidades la revisión técnica vehicular.

Gráfico 5. Revisión Técnica Vehicular 2013 - 2015



Fuente: Gerencia Técnica de Mantenimiento
 Elaboración: Gerencia de Planificación

2.3.4 Implementación Tecnológica.

Se realizó la adquisición de un vehículo de auxilio mecánico, debidamente equipado para responder y resolver daños menores de la flota en las vías que integran el sistema.

Fotografía 5. Vehículo de Auxilio



Se adquirió un vehículo que cuenta con una grúa, castillete y cesta para realizar trabajos de colocación y reubicación de postes, reparación de LAC (Línea Aérea de Contacto) y otro tipo de reparaciones.

Fotografía 6. Camión Grúa

Conjuntamente con alumnos de la Escuela Politécnica Nacional, se desarrolló un equipo para realizar pruebas de compresores eléctricos de los trolebuses, mejorando el tiempo de diagnóstico y prueba de los mismos.

Fotografía 7. Banco de Pruebas

Adquisición de nuevas máquinas enlantadora y balanceadora para disminuir el tiempo en las actividades de mantenimiento preventivo y correctivo.

Fotografía 8. Máquinas Enlantadora y Balanceadora



2.4 Gestión Empresarial

2.4.1 Ejecución Presupuestaria

2.4.1.1 Ingresos

Tabla 7. Ingresos 2015 (USD)

DESCRIPCION	ASIGNACION INICIAL	REFORMAS	CODIFICADO	DEVENGADO	EJECUTADO	% EJECUCIÓN
14 VENTA DE BIENES Y SERVICIOS	38.934.200,69	1.073.464,78	40.007.665,47	41.657.323,08	41.647.050,59	104%
17 RENTA DE INVERSIONES Y MULTAS	657.199,11	-	657.199,11	1.014.347,05	981.989,77	149%
18 TRANSFERENCIAS Y DONACIONES CORRIENTES	20.099.292,00	9.089.441,39	29.188.733,39	29.188.733,39	24.549.646,00	84%
19 OTROS INGRESOS	587.091,43	-	587.091,43	206.056,42	181.193,52	31%
28 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL DE EMPRESAS PUBLICAS (EPMOP)	-	4.000.000,00	4.000.000,00	4.000.000,00	4.000.000,00	100%
28 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL DE ENTIDADES DESCENTRALIZADAS Y AUTONOMAS (MDMQ)	40.000.000,00	-40.000.000,00	-	-	-	0%
37 SALDOS DISPONIBLES	14.678.134,32	2.623.168,03	17.301.302,35	17.301.302,35	17.301.302,35	100%
38 CUENTAS PENDIENTES POR COBRAR	6.892.472,87	58.416,54	6.950.889,41	6.950.889,41	6.610.120,54	95%
TOTAL USD	121.848.390,42	-23.155.509,26	98.692.881,16	100.318.651,70	95.271.302,77	97%

Fuente: Gerencia Administrativa Financiera
 Elaboración: Gerencia de Planificación

La asignación inicial fue de USD 121.848.390,42 millones; y tras las reformas realizadas se llegó a un presupuesto codificado de USD 98.692.881,16 para el ejercicio 2015.

2.4.1.2 Gastos

Ejecución por Proyecto

Tabla 8. Ejecución Presupuestaria por Proyecto al 31 Diciembre de 2015 (USD)

PROYECTO	ASIGNACION INICIAL	CODIFICADO	COMPROMETIDO	DEVENGADO	% COMPROMETIDO	% DEVENGADO
GESTION ADMINISTRATIVA	10.124.481,49	10.241.084,37	9.958.696,63	7.682.858,59	97,24%	75,02%
RECURSOS HUMANOS	23.624.786,88	26.357.298,26	25.777.498,44	25.602.857,65	97,80%	97,14%
RENOVACION FLOTA	40.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PUBLICO (SIT)	48.099.122,06	62.094.498,57	60.658.479,41	49.517.002,33	97,69%	79,74%
Total	121.848.390,42	98.692.881,20	96.394.674,49	82.802.718,57	97,67%	83,90%

Fuente: Gerencia Administrativa Financiera
 Elaboración: Gerencia de Planificación

- En el presupuesto inicial se contempló el desarrollo del proyecto “Renovación de la Flota (Trolebuses) que fue transferido al DMQ para que se realice el proceso de adquisición de 80 biarticulados.
- El Proyecto Gestión Administrativa en el periodo 2015 comprometió el 97,24% y devengó el 75,02% en relación al presupuesto codificado.
- El Proyecto Gestión de Talento Humano en el periodo 2015 comprometió el 97,80% y devengó el 97,14% en relación al presupuesto codificado.
- El Proyecto Sistema Integrado de Transporte en el periodo 2015 comprometió el 97,69% y devengó el 79,74% en relación al presupuesto codificado.

Ejecución por Grupo de Gasto

Tabla 9. Ejecución Presupuestaria por Tipo de Gasto al 31 de Diciembre de 2015 (USD)

TIPO DE GASTO	ASIGNACION INICIAL	CODIFICADO	COMPROMETIDO	DEVENGADO	% Comprometido	% Devengado
GASTOS EN PERSONAL	23.099.092,62	25.576.603,99	25.056.635,10	25.044.017,50	97,97%	97,92%
BIENES Y SERVICIO DE CONSUMO	38.576.335,33	51.916.692,62	50.722.586,86	42.953.811,65	97,70%	82,74%
OTROS GASTOS CORRIENTES	5.239.827,51	4.145.008,51	4.009.595,99	1.138.788,48	96,73%	27,47%
TRANSFERENCIAS CORRIENTES AL SECTOR PUBLICO		90.000,00	90.000,00	90.000,00	100,00%	100,00%
BIENES DE LARGA DURACION	54.933.134,97	16.964.576,07	16.515.856,53	13.576.100,94	97,35%	80,03%
Total	121.848.390,42	98.692.881,20	96.394.674,49	82.802.718,57	97,67%	83,90%

Fuente: Gerencia Administrativa Financiera
 Elaboración: Gerencia de Planificación

El presupuesto devengado presentó un 51.87% correspondiente a Bienes de Servicio de Consumo, un 30.25% en Gasto en Personal, un 16.40% en Bienes de Larga Duración y un 1.48% entre Otros Gastos Corrientes y Transferencias.

Ejecución por Fuente de Financiamiento

Tabla 10. Ejecución Presupuestaria por Fuente de Financiamiento al 31 de Diciembre de 2015 (USD)

FUENTE DE FINANCIAMIENTO	ASIGNACION INICIAL	CODIFICADO	COMPROMETIDO	DEVENGADO	% COMPROMETIDO	% DEVENGADO
RECURSOS MUNICIPALES	60.099.292,00	29.188.733,39	29.098.804,93	27.535.485,39	99,69%	94,34%
RECURSOS PROPIOS	61.749.098,42	69.504.147,81	67.295.869,55	55.267.233,18	96,82%	79,52%
Total	121.848.390,42	98.692.881,20	96.394.674,49	82.802.718,57	97,67%	83,90%

Fuente: Gerencia Administrativa Financiera
 Elaboración: Gerencia de Planificación

- El presupuesto de la EPMTQ en 2015 se compone de recursos propios en el 70.42% y el 29.58% de Recursos provenientes de asignación municipal.

- La fuente de financiamiento recursos municipales se devengó en USD 27.535.485,39, lo que corresponde al 94.34% en relación al codificado 2015.
- La fuente de financiamiento recursos propios se devengó en USD 55.267.233,18, lo que corresponde al 79.52% en relación al codificado 2015.

Nota: Se registra como cuenta por cobrar los valores correspondientes al IVA, se realizarán las gestiones necesarias para su recuperación.

2.4.2 Procesos de Contratación a Diciembre 2015

Tabla 11. Procesos de Contratación a Diciembre 2015

CONTRATOS	Número	Valor USD
Ínfima Cuantía	455	1.088.359,14
Licitación	2	3.336.423,74
Subasta Inversa Electrónica	44	4.548.307,40
Producción Nacional	5	169.184,67
Régimen Especial	18	7.643.913,76
Catálogo Electrónico	8	140.849,82
Cotización	4	1.797.941,63
TOTAL	536	18.724.980,16

Fuente: Gerencia Administrativa Financiera
 Elaboración: Gerencia de Planificación

Nota: Adicionalmente se pagó el servicio de buses alimentadores un valor de USD 48.154.169,06

2.4.3 Incrementar Capacidades del Talento Humano

Tabla 12. Eventos y Cursos de Capacitación 2015

GERENCIA	DENOMINACIÓN	HORAS DE CAPACITACIÓN	PERSONAL BENEFICIADO
GERENCIA ADMINISTRATIVA FINANCIERA	INDUCCIÓN ARCHIVOS MDMQ	3	21
GERENCIA ADMINISTRATIVA FINANCIERA	ELABORACIÓN DE PLIEGOS - USHAY OBRAS - USHAY CONSULTORIA	9	4
GERENCIA ADMINISTRATIVA FINANCIERA	ADMINISTRACIÓN PRÁCTICA DE LOS MÓDULOS FACILITADORES DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA - USHAY	16	5

GERENCIA ADMINISTRATIVA FINANCIERA	MANEJO DEL MÓDULO USHAY PARA ENTIDADES CONTRATANTES	8	3
GERENCIA ADMINISTRATIVA FINANCIERA	IMPORTANCIA DE LA MUJER EN LA SOCIEDAD	2	507
GERENCIA DE OPERACIONES	FAMILIARIZACIÓN DEL BUS ARTICULADO MB O 500 MA Y CONDUCTOR TU MANUAL DE VIDA	4	380
GERENCIA ADMINISTRATIVA FINANCIERA	CONTRATACIÓN PÚBLICA CON LA NUEVA MODALIDAD USHAY	16	22
GERENCIA ADMINISTRATIVA FINANCIERA	IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA NACIONAL DE GESTIÓN DE LA PREVENCIÓN	8	3
GERENCIA ADMINISTRATIVA FINANCIERA	PRINCIPIOS BÁSICOS DE ARCHIVÍSTICA Y EXPURGO DOCUMENTAL	5	10
GERENCIA ADMINISTRATIVA FINANCIERA	CONGRESO SECRETARIAS Y ASISTENTES EJECUTIVAS	20	4
GERENCIA ADMINISTRATIVA FINANCIERA	GESTIÓN DEL COSTO Y MANEJO EFICIENTE DEL GASTO PARA LA TOMA DE DECISIONES	16	2
GERENCIA ADMINISTRATIVA FINANCIERA	CONTRATACIÓN PÚBLICA	8	6
GERENCIA TÉCNICA	FUNDAMENTOS Y EVALUACIÓN DE CALIDAD DE LA ENERGÍA	32	2
GERENCIA JURÍDICA	CÓDIGO ORGÁNICO GENERAL DE PROCESOS	120	2
GERENCIA GENERAL	TRAFICO VEHICULAR Y PRIMEROS AUXILIOS	4	1350
GERENCIA GENERAL	TALLER DE GESTIÓN ESTRATÉGICA	16	47
SECRETARÍA GENERAL	REDACCIÓN, ORTOGRAFÍA, MANEJO DEL LENGUAJE, ELABORACIÓN DE INFORMES, ADMINISTRACIÓN DE DOCUMENTOS Y ARCHIVO	12	36
GERENCIA ADMINISTRATIVA FINANCIERA	CONTROL INTERNO	8	4
GERENCIA ADMINISTRATIVA FINANCIERA	MANEJO DE BODEGA	8	4
GERENCIA JURÍDICA	CÓDIGO ORGÁNICO GENERAL DE PROCESOS	15	1
GERENCIA ADMINISTRATIVA FINANCIERA	SISTEMA FINANCIERO CG/IFS	23	4
GERENCIA ADMINISTRATIVA FINANCIERA	RECURSOS HUMANOS	25	4

GERENCIA ADMINISTRATIVA FINANCIERA	REFORMAS EN NORMATIVA DE SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL	16	2
GERENCIA ADMINISTRATIVA FINANCIERA	LEGISLACIÓN LABORAL Y SEGURIDAD SOCIAL	8	1
GERENCIA DE OPERACIONES	ACTUALIZACIÓN EN LEYES DE TRÁNSITO Y MANEJO A LA DEFENSIVA	2	593
GERENCIA ADMINISTRATIVA FINANCIERA	SERVICIO AL CLIENTE Y MANEJO DE LAS EMOCIONES	4	44
GERENCIA TÉCNICA	CAPACITACIÓN O 500 MA EN FÁBRICA BUSES ARTICULADOS MERCEDES BENZ	8	3
GERENCIA JURÍDICA	DERECHO REGISTRAL	8	2
GERENCIA DE OPERACIONES	VII CONGRESO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE MASIVO	8	1
SECRETARÍA GENERAL	SEMINARIO LA SALVAGUARDA DEL PATRIMONIO AUDIOVISUAL	13	3
GERENCIA TÉCNICA	MANEJO Y OPERACIÓN DE BUSES ARTICULADOS	4	66

Fuente: Gerencia Administrativa Financiera
 Elaboración: Gerencia de Planificación

Se realizaron 31 cursos de capacitación, con un total de 449 horas, a todo el personal de las diferentes áreas de la empresa.

Fotografía 9. Capacitación AMT



Como parte del plan de capacitación, se ejecutó con la Agencia Metropolitana de Tránsito el curso de capacitación a conductores, para actualizar conocimientos de la normativa vigente en tránsito y seguridad vial.

2.4.4 Acciones de Comunicación

Aniversario 20 años Trolebús

Fotografía 10. Ceremonia Veinte Años del Trolebús



Socialización de actividades con público interno y externo sobre los 20 años de servicio de transporte a la comunidad capitalina y su evolución hasta convertirse en la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, siendo a partir del año 1995 la segunda ciudad en América Latina y la primera en el Ecuador en incorporar el sistema BRT (Bus Rapid Transit), sistema de autobús de tránsito rápido, llegando a superar los 1'000.000.000 millones de viajes en el Corredor Central Trolebús.

Apertura de la Estación La Magdalena

Fotografía 11. Acceso Peatonal Estación La Magdalena



Estación: La Magdalena

- El 15 de noviembre de 2015 se inició la operación de la Estación Multimodal La Magdalena, en la cual la Empresa realizó la instalación de señalética, elaboración y entrega de dípticos y socialización como parte de la información hacia los usuarios que utilizan el servicio de las nuevas rutas: La Roldos, Estadio de Liga, Atucucho, La Forestal, y Chilibulo, hacia y desde La Magdalena.
- A su vez, se realizó la actualización de la señalética en los corredores Trolebús, Ecovia y Corredor Sur Occidental, para destacar la ubicación de paradas y estaciones. Además, se implementó la señalética para la apertura de la operación en Carcelén.

Programa Cuéntame

Diseño, análisis e implementación adecuada, así como también la participación de la información de ONU mujeres para la estructuración del sistema informático, dentro del Sistema Integrado de Transporte, para el registro de denuncias de violencia sexual dentro del Programa Cuéntame liderado por la Vicealcaldía, Patronato y apoyado directamente por la Empresa.

Tabla 13. No. de Casos Reportados Programa Cuéntame 2015

Mes	Casos reportados y atendidos
Enero	39
Febrero	32
Marzo	26
Abril	27
Mayo	54
Junio	23
Julio	41
Agosto	32
Septiembre	30
Octubre	31
Noviembre	23
TOTAL	358

Fuente: Coordinación de Comunicación
 Elaboración: Gerencia de Planificación

2.4.5 Asesoría Jurídica

- Cierre de la declaratoria de emergencia (de 30 de Junio de 2014), a través de resolución de Emergencia Superada EMER-EPMTMQ-001-2015 de fecha 12 de Octubre de 2015 y subida al portal del SERCOP el 22 de Octubre de 2015, toda vez que se contaba con los informes técnicos, financiero y jurídico, en la cual se detalla que se cumplieron los presupuestos para poder determinar que la Emergencia fue superada.
- El 13 de Noviembre de 2015, se suscribió un convenio de cooperación con la Empresa Metro Quito, cuya finalidad era coordinar la ocupación de las Estaciones Multimodales Labrador y La Magdalena.
- Se trabajó de manera conjunta con el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, para la ampliación de la vida útil de los trolebuses de 20 a 25 años, la cual fue aprobada mediante Ordenanza No. 092 de 23 de Diciembre de 2015.
- Se coordinó con la Secretaria de Movilidad del Municipio de Quito, para desarrollar el proyecto de ordenanza mediante la cual se unificará el Sistema Automático de Recaudo para la implementación en el Transporte Público del Distrito Metropolitano.
- Inicio de proceso de regularización para la prestación del servicios de buses alimentadores.
- Disminución en los tiempos de la liberación de las unidades retenidas en casos de siniestros.
- Se colaboró con la Secretaria de Desarrollo, Hábitat y Vivienda del Municipio de Quito, para el proyecto de ordenanza de Publicidad en el Distrito Metropolitano, con enfoque en el sistema de Transporte Público.

2.4.6 Plan de Emergencia y Protocolos

La EPMTMQ, frente a la eventual erupción del Volcán Cotopaxi, consideró la prevención de riesgos de los recursos humanos, de infraestructura física y financieros, como una parte importante y medio de prevención frente a riesgos de desastres naturales, por lo que se elaboró el Plan de Emergencia y sus Protocolos.

2.4.7 Procedimientos, Instructivos y Normativa de Gestión por Procesos 2015

- Mediante la implementación de un modelo de gestión basado en procesos, con indicadores de gestión y de productividad, que ponen énfasis en la transparencia, control, eficiencia y eficacia institucional, se fortaleció la cultura de planificación, levantando procesos internos y su consecuente de aprobación, de manuales, normativas e instructivos y definición de políticas, de acuerdo al siguiente detalle:

Tabla 14. Procesos Internos, Manuales e Instructivos

PROCESO	NOMBRE
AGREGADORES DE VALOR	
Gestión del Sistema Integrado de Transporte	Procedimiento de Ejecución de la Operación
	Políticas de Supervisión y Control a los comerciantes autónomos en el Sistema Integrado de Transporte Público de la EPMTQ
	Procedimiento para la entrega de grabación de videos
	Plan de Emergencia y Protocolos de Emergencia
HABILITANTES DE ASESORIA	
Atención al Usuario	Procedimiento de manejo y atención de quejas, reclamos y/o sugerencias
	Procedimiento para la Fiscalización
Gestión de Documentación y Archivo	Instructivo de uso del Sistema de Gestión Documental
Gestión de Desarrollo Institucional	Plan Estratégico de la EPMTQ 2015 – 2019
	Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la EPMTQ
HABILITANTES DE APOYO	
Gestión Administrativa	Procedimiento para el uso de parqueadero
Gestión Financiera	Normativa para el manejo de fondo de caja chica y fijos
	Procedimiento para el cálculo y Pago de Viáticos, Subsistencias, Alimentación Y Movilización
Gestión de Talento Humano	Procedimiento para el anticipo de sueldo
Gestión Logística de Insumos	Procedimiento para dar de Baja de Bienes
	Instructivo de Remate de Bienes
	Instructivo de Reposición de la Bodega en consignación
	Instructivo de Garantías de la bodega en consignación
Gestión de Adquisiciones	Procedimiento de Gestión de Repuestos en Consignación
Gestión de Soluciones Tecnológicas y Redes	Procedimiento de Adquisiciones
Gestión de Soluciones Tecnológicas y Redes	Procedimiento para entrega o retiro de equipos, usuarios y contraseñas
TOTAL PROCEDIMIENTOS, INSTRUCTIVOS Y NORMATIVAS EMITIDAS	20

Fuente: Gerencia de Planificación

Elaboración: Gerencia de Planificación

3. APORTE CIUDADANO

El día miércoles 24 de febrero de 2016, la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito EPMTQ, realizó el evento de Rendición de Cuentas 2015 en el Auditorio del Centro Cultural Metropolitano, en el cual se recogieron las siguientes preguntas y respuestas:

1. Sería posible retirar las barandas para el desembarque y embarque, son más fáciles para los usuarios?

Respuesta: Es un tema de seguridad y permite mantener un orden en el ingreso de pasajeros a las unidades. Ustedes recordaran hace un tiempo atrás, existían unas vallas un poco más inclusivas, pero lamentablemente la cultura de la ciudadanía y obviamente entendiendo la urgencia que los usuarios tienen de trasladarse, no se mantiene un orden al momento de ingreso a las unidades y por esta razón se utiliza vallas movibles; es decir, al momento que pasa la hora pico se retira. Si no se dispondría de estos implementos las condiciones de ingreso a las unidades serian más complicadas y por ende se incrementarían los robos por la desorganización. Es importante aclarar que en horas pico se tiene la presencia permanente de la Policía Metropolitana y supervisores de seguridad de la empresa, para organizar y hacer que el embarque a las unidades sea de manera ordenada; obviamente, eso tiene mucho que ver con la cantidad de unidades que estén operando en ese momento. Ustedes conocen que el Corredor Central es uno de los que cuenta con mayor demanda por lo que se ha incrementado la cantidad de unidades, pero también hay que estar claros que al operar con carril exclusivo pero en intersecciones compartidos con el tráfico normal los tiempos de desplazamiento no son fácilmente medibles, si bien se tiene prioridad en el carril pero en las intersecciones lamentablemente si tenemos demoras y eso ocasiona que en las paradas en ciertas horas se congestione de usuarios y no tengamos la suficiente cantidad de unidades para poder evacuar. Por esta razón no se puede prescindir de estos elementos. Esperamos en algún momento tengamos solucionados los problemas, tanto de movilidad en las unidades como mantener un orden y educación con los usuarios, aspecto que permitirá analizar la posibilidad de retirar estos elementos.

2. Por qué el municipio ha destruido las paradas del trole en buen estado haciendo un gasto innecesario?

Respuesta: La decisión del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito a través de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMMOP, justamente fue responder a un gran clamor de la ciudadanía de que las paradas que vienen funcionando desde hace 20 años, necesitaban ser optimizadas en su tamaño y funcionalidad. Es así que como parte de la priorización de gasto Municipal se encargó a la EPMMOP, la renovación de las paradas para que sean más funcionales y más adecuadas para el uso de la ciudadanía; además, con la incorporación de las 80 nuevas unidades biarticuladas que están por llegar, es necesario emprender una remodelación de las paradas para que estas se adecuen y se adapten al número de puertas de los nuevos vehículos, que posibilitará un mayor y fácil desplazamiento de usuarios en estas unidades.

3. Qué planes o proyectos se tiene para el 2016?

Respuesta: Para el año 2016 con la incorporación de las nuevas 80 unidades biarticuladas, se tiene previsto ampliar la cobertura del Corredor Oriental o Ecovía hacia el sector de Guamaní y fortalecer la operación en el Corredor Central; respecto a los trabajos para la extensión a Guamaní, estos ya se encuentran en ejecución y se prevé que para el segundo semestre de este año, la empresa pueda operar en este Corredor con una extensión de aproximadamente cuatro kilómetros.

Otro proyecto para este año es la operación de la estación multimodal El Labrador, lo que permitirá en un mediano plazo la integración modal con El Metro; además, una vez iniciada la operación en la estación El Labrador, se tienen previsto la implementación de dos servicios nuevos que darán cobertura al sector de Carcelén y al sector de la ciudadela Bicentenario, ubicada cerca de la mitad del mundo.

4. Cuáles serán las acciones para mejorar o implementar el recaudo electrónico?

Respuesta: La disposición es del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, el que a través de la Secretaría de Movilidad como responsable, y con quien se viene coordinando como empresa para que durante el año 2016 se haga un proceso de licitación internacional que implica la concesión de la operación de un Sistema Integrado de Recaudo, un Sistema de Ayuda a la Explotación y un Sistema de Información a los usuarios de una manera integral en donde entra todo el Sistema de Transporte de Pasajeros del Distrito Metropolitano. Esto involucra al transporte

convencional, a la empresa de pasajeros, al metro de Quito, a metro cables y la bicicleta pública. Estamos trabajando y apoyando a la Secretaría de Movilidad en el proceso de la convocatoria a esta licitación internacional.

5. Se incrementará más unidades para el sector Carapungo?

Respuesta: Efectivamente al momento de la llegada de las 80 unidades biarticuladas, vamos a reforzar la operación troncal desde Carcelén hasta El Ejido, y en las rutas de alimentación habrá mejoras muy importantes porque en este momento uno de los problemas es la intervención en el sector de Carapungo por la construcción del intercambiador entre la Panamericana Norte y la Av. Simón Bolívar. Una vez concluida la construcción del intercambiador está previsto para este año mejorar el servicio tanto a Carapungo como a Calderón, lo que disminuirá los tiempos de viaje y se hará una nueva evaluación para ver si es necesario reforzar la flota de buses alimentadores.

6. Se comprará más unidades al servicio de la ciudadanía, y dentro de estas se incluirán unidades Trolebús?

Respuesta: A finales del año 2015 el Municipio Metropolitano de Quito emprendió a través de la Administración General con el soporte de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, un proceso de licitación general para la adquisición de 80 buses biarticulados. Este proceso fue adjudicado a finales de diciembre del año 2015 y siendo el Municipio el responsable de este proceso de adquisición y se prevé de acuerdo al contrato que las unidades llegarán a partir del primer semestre del año 2016. En el caso de la pregunta que tiene que ver con la llegada de más trolebuses, se prevé la llegada de 80 unidades biarticuladas a diésel que se integrarán a los corredores Oriental y Corredor Central; así mismo, es importante que conozcan que la empresa está trabajando en el análisis técnico de una propuesta que permita comprar unidades adicionales sean híbridas o eléctricas, con la iniciación en el 2016 de estudios técnicos, en coordinación con la Secretaría de Movilidad, para determinar la posibilidad que a través de un proceso internacional se pueda incorporar ese tipo de unidades con características eminentemente ecológicas.

ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS

ACRÓNIMO / ABREVIATURA	SIGNIFICADO
AMT	Agencia Metropolitana de Transito
BRT	Bus Rapid Transit
COOTAD	Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización
CPCCS	Consejo De Participación Ciudadana y Control Social
DMQ	Distrito Metropolitano de Quito
EPMTPQ	Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros
EPMMOP	Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas
IESS	Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social
IPK	Índice de pasajeros por Kilómetro
LAC	Línea Aérea de Contacto
LOEP	Ley Orgánica de Empresas Públicas
ONU	Organización de las Naciones Unidas
PMDOT	Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial
PNBV	Plan Nacional para el Buen Vivir
RF	Renovación de Flota
SETEDIS	Secretaría Técnica para la Gestión Inclusiva en Discapacidades
SIT	Sistema Integrado de Transporte
(2)	Parada norte y sur