

**ACTA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA  
DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD  
24 DE ENERO DE 2018**

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los veinticuatro días del mes de enero del año dos mil dieciocho, en la sala de sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, siendo las 09h17 se instalan en sesión extraordinaria, los Concejales miembros de la comisión: Abg. Daniela Chacón Arias, Abg. Sergio Garnica Ortiz; y, Lic. Eddy Sánchez, quien preside la sesión.

Se registra la asistencia de los siguientes funcionarios municipales: Sres. Andrea Flores Andino, Fausto Miranda y Agustín Miranda, funcionarios de la Secretaría de Movilidad; Sr. Francisco Aráuz, funcionario de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Sres. Darío Cabrera y Viviana Almeida; funcionarios de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas; Sras. Estefanía Paredes y Alejandra Morales, funcionarias del despacho del Concejal Sergio Garnica; Sr. Bladimir Ibarra, funcionario del despacho del Concejal Carlos Páez; Sr. Jorge Caicedo, funcionario del despacho del Concejal Patricio Ubidia; y, Sres. Mónica Gallegos, Silvana Cuenca y Fernando Arias, funcionarios del despacho del Concejal Eddy Sánchez.

Secretaría constata que existe el quórum legal y reglamentario, da lectura al orden del día y se procede con su tratamiento:

1. Aprobación de las actas de las sesiones realizadas los días: 8 y 22 de noviembre; y, 5 de diciembre de 2017.

Las actas de las sesiones realizadas los días 8 y 22 de noviembre; y, 5 de diciembre de 2018 se aprueban por los Concejales presentes, sin observaciones.

<b>Registro de Votación</b>			
<b>Integrante Comisión</b>	<b>A favor</b>	<b>En contra</b>	<b>Ausente</b>
Lic. Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión	1		
Abg. Daniela Chacón Arias	1		
Abg. Eduardo Del Pozo			1
Abg. Sergio Garnica	1		
MSc. Patricio Ubidia			1
<b>TOTAL</b>	<b>3</b>		<b>2</b>

2. **Comisión general para recibir a un grupo de ex funcionarios de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, que desean exponer su situación laboral con la empresa, pedido efectuado mediante oficio No. 024 de 8 de enero de 2018.**

**Ingresa a la sala de sesiones el Concejal Eduardo Del Pozo (09h22)**

**Ingresan a la sala de sesiones los señores representantes del grupo de ex funcionarios de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (09h23)**

**Ingresa a la sala de sesiones el Concejal Patricio Ubidia (09h25)**

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Sean bienvenidos funcionarios de la EPMMOP, esta es la comisión general, disponen de un tiempo máximo de 20 minutos, este no es un espacio de debate. Luego de que expongan todo lo que tengan que exponer les vamos a pedir que abandonen la sala para que la Comisión proceda a tratar lo expuesto por ustedes. Tienen la palabra.

**Sra. Silvia Pullupaxi, representante del grupo de ex funcionarios de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas:** Buenos días señor Concejal, buenos días señores miembros de esta Comisión. En primer lugar muchas gracias por el recibimiento, estamos aquí por un tema muy especial, muy particular, de los 10 compañeros que fueron desvinculados de la EPMMOP en el año anterior, el 27 y 28 de diciembre. Queríamos dar a conocer en la reunión anterior nuestro tema, hablamos con algunas autoridades porque realmente nosotros consideramos que este despido se hace violando toda norma legal. A pesar que tenemos aprobada una norma interna de administración del talento humano, artículo 94, en el cual le da la potestad absoluta al Gerente General que bajo circunstancias particulares previstas por el señor Gerente General se desvincule a las personas. Son personas, son compañeros que tienen entre 25, 28 y hasta 30 años de servicio dentro de la institución y simplemente un día llegan y les notifican con un documento que hasta ese día laboraban. Es muy lamentable porque este accionar de las personas que están dentro de la institución liderando, o al frente de la institución, hayan causado un daño psicológico, un daño en la salud tremendo a todos los compañeros y un malestar dentro de toda la institución de la Empresa de Obras Públicas. Nosotros tuvimos ya una audiencia anterior con el señor Alcalde en la cual él se comprometió a tratar y ver este tema, a darle una solución a este tema. Estamos aquí porque hemos considerado que usted ante la apertura que nos han dado ante los argumentos que nosotros hemos presentado, nos quieren apoyar y eso es muy bueno porque en estos tiempos lamentablemente de campaña en que

estamos, más se están preocupando de la consulta y no se están preocupando por el ser humano. En todo caso, señores miembros de esta Comisión, quiero dar la palabra a mi compañero que es uno de los afectados y él expondrá el tema mucho más ampliamente. Muchas gracias por recibirnos.

**Sr. Marco Aguirre, representante del grupo de ex funcionarios de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas:** Muy buenos días señoras y señores Concejales, Concejal Eddy Sánchez, agradeciéndole por la apertura y a los miembros de la Comisión que nos han permitido expresarnos en este momento porque realmente nos sentimos muy afectados, como decía la señora Silvia, tras de nosotros hay familias, hay hijos, hay esposas que necesitan del pan, en este caso, que nos han separado de la empresa ilegalmente. Tal es así que nos dan una hoja tan simple como esta, donde nos indican que citan el artículo 94 de la norma interna que va en contra de todo derecho del servidor; inclusive citan artículos de la Constitución, artículo 16 que dice que, da el derecho de contratación al Gerente General, sin embargo, más adelante dice, en concordancia con lo previsto en el artículo 30, numeral 4 de la LOEP, donde este dice que hay dos figuras legales para separar a los servidores, sin embargo cuando se les pregunta a los señores cuál figura legal aplicaron para nuestra separación, en este caso es la supresión de partida y el despido intempestivo; lo único que saben decir es, estamos aplicando el artículo 94; sí, pero el artículo 94 dice supresión de partida y despido intempestivo; dicen no, es que ahí dice que, en circunstancias particulares el Gerente General podrá dar por terminadas las relaciones. Entonces, a nuestra manera de ver, yo creo que ese no es el argumento ni el artículo con el cual se nos pueda dar la separación del despido. En todo caso, en las averiguaciones que nosotros hemos hecho, la supresión de partidas corresponde a un proceso que es, primero la aprobación de un presupuesto, el estudio y análisis de los puestos que se requieren, luego no contratar en esos puestos porque está suprimiendo la partida, este proceso jamás se ha dado en la empresa. El despido intempestivo no nos corresponde a nosotros porque es para los trabajadores y en el mejor de los casos, que este no es nuestro pedido, que nos liquiden de acuerdo a lo que dice la norma, nos tendrían que dar, que no sobrepase, dice la Ley, hasta 300 salarios mínimos vitales. Lo que nosotros queremos realmente es acudir ante ustedes para que puedan por favor ayudarnos, porque, créanme señores que estamos con un estrés bárbaro, varios de mis compañeros están enfermos, muchos de nosotros tenemos que pagar hipotecas porque nos hemos sacado un bien hace 8 o 6 años, estamos pagando y no tenemos ahora de dónde poder pagar, imagínese, si ahora los jóvenes no pueden conseguir trabajo, peor una persona que tiene 40, 45 años de edad, entonces, yo apelo ante ustedes señores, para que por favor nos ayuden a que se reintegren de forma inmediata porque el artículo que están aplicando es ilegal e inconstitucional; y, para concluir esta cuestión, dicen que nos mandan a los peores elementos, a los que pelean, a los que no colaboran, a los vagos, lo peor, pero sin embargo, yo solicito que pidan nuestras evaluaciones del desempeño; tenemos ahí



evaluaciones de 97, 92, 88, eso no creo que signifique que seamos pésimos elementos o elementos negativos para la empresa, esos son los supuestos argumentos que se manejan. El otro argumento es que están haciendo una reestructuración de la empresa, pero la reestructuración es mandando a los 10 y contratando a otros 10, se supone que estamos optimizando el recurso económico y humano, pero acá no se está dando esta situación, entonces, todos estos argumentos yo quisiera que tomen en consideración, señores Concejales, señores miembros de la directiva, para que, les reitero nuevamente, que por favor nos ayuden para reintegrarnos, porque nosotros necesitamos de este trabajo, nosotros no hemos hecho daño a ningún miembro, persona o trabajador de la empresa. Sé que muchos de nosotros hemos tenido, en la trayectoria de nuestra vida laboral circunstancias o problemas con la empresa, pero, sin embargo esto no tiene que ser argumento para separarnos de forma ilegal. Si es que nosotros hemos tenido problemas, para eso hay la vía legal del visto bueno que nos corresponde, pero en este caso no se nos ha hecho ese filtro. Yo sé que tal vez aquí, de pronto vengan con carpetas de varios compañeros nuestros o la mía mismo, a indicar que hemos tenido ciertos errores o ciertas dificultades en el trabajo, pero como les digo, no es el camino el que han tomado en este proceso ilegal, inconstitucional, que atenta todo derecho del servidor, en separarnos con argumentos que ni siquiera tienen asidero legal. Este artículo con el que nos están citando no tiene ni pies ni cabeza, yo sé que al directorio de la EPMMOP les engañaron porque aprobaron un artículo que no está dentro de la Constitución. Obviamente, a las personas que les hemos consultado, obviamente nos han dicho que tenemos que seguir el órgano regular de dirimir este tipo de problemas en el Ministerio de Trabajo, tal es el caso que la semana anterior, el día viernes, ya tuvimos un acercamiento con personal de Gerencia Jurídica de la EPMMOP, pero realmente a mí me desconcierta mucho porque fueron a la reunión y no sabían de qué se trataba, decían, nosotros veníamos a empaparnos este rato, a ver qué es lo que ustedes dicen, les decimos, pero si ustedes saben que la cita es para esto, o sea, ustedes tendrían que venir con los argumentos necesarios y no, estamos entonces en esa disyuntiva en la que, va a esa reunión y no sabe, a tal punto que también les preguntamos a los señores en ese momento que cuál figura legal y no supieron darnos respuesta. Este viernes, el viernes que viene vamos a tener la segunda reunión porque quedamos auto convocados para que los señores de la Secretaría Jurídica conversen con el señor Gerente General para solucionar este inconveniente que tenemos. Adicional a eso, en la reunión que tenemos con el señor Alcalde, como dijo acá la señora Silvia, el señor Alcalde se comprometió para dar solución a esto, inclusive al señor Gerente, Carlos Armijos, le indicó para que tengan una charla y tratar de solucionar esta situación.

Para terminar, este último punto, por esta ilegalidad, este artículo que se nos está aplicando a nosotros, pues, obviamente los señores de los comités de empresa de todas las empresas del Distrito Metropolitano de Quito nos están apoyando, hicieron un

oficio pidiendo nuestro reintegro al señor Alcalde, a usted, señor Concejal, le hicimos llegar una copia, para que más o menos se enteren de la forma en que nosotros estamos tratando de solucionar también por otros lados este asunto y también ante ustedes para que nos den una mano en este inconveniente. Eso sería todo.

La presentación se adjunta al acta como anexo No. 1.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** ¿Algo más?

**Sr. Marco Aguirre, representante del grupo de ex funcionarios de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Pública:** Valdría la pena acotar, para terminar, el asunto de que para liquidarnos a nosotros más o menos gastaron USD 450.000, pero ese dinero sirve para apoyar y poder jubilar a muchas personas que están en fila, esperando la oportunidad para poderse jubilar de la empresa. Y, lo que indicaba, sí vale mencionar, recalcar que si hemos pasado 28 años en la empresa, 30 años, somos los fundadores de la Empresa de Obras Públicas, somos los que nos hemos puesto la camiseta, somos los que hemos trabajado día, tarde y noche con sus respectivas horas extras, entonces, también un llamado a la sensibilidad para que analicen estas situaciones, imagínense recién el 27 y 28 de diciembre, valdría la pena decirles cómo nos entregaron la carta, cuando llegaron dos personas de talento humano, firme aquí, es la notificación, no topen nada, retiraron el CPU y nos dejaron quietos, nos dijeron retírense de la empresa; yo no creo que a personas que hemos vivido, hemos trabajado en la empresa, hemos luchado por la empresa, se nos despida de esa manera, o sea, como lo peor que hubo en la empresa, señalados y tildados en ese aspecto, yo creo que nunca pensaron de esa manera las personas que trabajan en talento humano; y, las personas que trabajan en talento humano son personas preparadas para ese tipo de acción, para ese tipo de trabajo y no demostraron esa situación, a tal punto que nosotros entregamos documentos indicando que no nos hacemos responsables de toda documentación que está a nuestro cargo, de todas las responsabilidades que nosotros hemos tenido, tal vez no tomaron en cuenta la responsabilidad que nosotros teníamos, se tomaron a la ligera, yo creo, nuestro despido, nuestra separación de la empresa, entonces, es un solo sentir, un solo clamor, de que nosotros no queremos pelear, discutir, porque de eso no se trata, lo que se trata es dar una solución correcta, positiva y, recalco, atrás mío está una esposa, atrás mío están unos hijos, yo no le puedo estar diciendo a mis hijos, porque no es cierto y estoy convencido de eso, y estamos convencidos los 10, decirle, hijo, me botaron de la empresa porque soy un mal trabajador, soy un mal elemento, no sirvo para la empresa, yo no le voy a decir eso porque no es cierto, por algo hemos estado 28 años, imagínense que el 27, 28 de diciembre que le den una carta de notificación, que nosotros, los que hemos tenido grupos de trabajo, motivándoles que el 23, 24 de diciembre, diciéndoles, no tomarán, no dejen que se les mande del trabajo, compañeros trabajadores novatos, cuidándoles,



y resulta que a nosotros que tenemos 28 años, la cartita, sírvase, váyase y listo; entonces, cómo pasamos ese fin de año, cómo estamos hasta ahora, yo no pensé que nos haya afectado, es cierto, sí nos ha afectado, que nos hicimos, los que tuvimos que hacernos atender con el médico, tenemos un estrés demasiado crítico, esas situaciones conllevan muchas enfermedades. Entonces, yo les pido, para culminar, a ustedes como talento humano, analicen toda esta situación, que se equivocaron y es bueno de personas, reconocer el error, hay que enmendar, hay que regresar a esa gente, porque si querían bajar el presupuesto o querían bajar la nómina, fácilmente sacaban a muchos coordinadores, a los sueldos que ellos ganan, no quiero mencionar los sueldos porque talento humano conoce esa situación y no nosotros que, en mi caso, 28 años, USD 1700 dólares, coordinador de dos años, USD 3000, USD 2000, superior al valor de nosotros. Entonces, por ese aspecto, analicen bien, les pedimos nuevamente señores Concejales que tomen esa bandera de lucha de ayudarnos a nosotros, necesitamos esa ayuda, estoy convencido que el día viernes a través de los sindicatos que nos están ayudando mucho, que llegará el señor Alcalde el día viernes al Ministerio de Trabajo a decir, regresen compañeros a trabajar, si no llega a ese punto tendremos que ir al ente jurídico. Nada más. Gracias señores Concejales.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Gracias, les vamos a pedir que abandonen la sala por favor.

**Sra. Viviana Almeida, funcionaria de la EPMMOP:** Buenos días señores Concejales, señor Presidente, mi nombre es Viviana Almeida y hago la entrega de mi delegación por parte del señor Gerente General para poder intervenir en esta sesión. Voy a pedir también si es que me pueden ayudar proyectando una presentación que tengo para explicar la connotación jurídica de por qué la empresa ha aplicado la normativa tal como lo contempla y ha sido aprobada en el Directorio, y explicar también la validez jurídica que ha sido realizada no sólo con los jueces en primera instancia, sino también con la Corte Constitucional.

Señores Concejales, partiendo desde el marco de que la Empresa Pública Metropolitana de Obras Públicas fue creada bajo el régimen de la Ley Orgánica de Empresas Públicas, esto quiere decir que su accionar está lejano a lo que contempla la Ley de Servicio Público, es decir su única Ley aplicable para la Empresa Pública es la LOEP. Partiendo de esta explicación, con sujeción a las disposiciones establecidas en la norma interna derivada de la aprobación del Directorio en sesión ordinaria de 17 de diciembre de 2015, la empresa se encuentra en un proceso de optimización de talento humano, a través de la aplicación de su normativa interna, de donde se deriva la elaboración de la normativa interna que aprobó el Directorio; y, específicamente al artículo 94 aplicado al proceso de separación. La Constitución de la República del Ecuador en su artículo 315 establece la creación de las empresas públicas, en su artículo 66 el derecho de la libre

contratación, establecido, no solo para las personas naturales, sino también para las personas jurídicas; en la Ley Orgánica de Empresas Públicas, en sus diferentes artículos contempla las facultades legales que le otorgan al señor Gerente General como gestor del talento humano en toda empresa pública y es el único que puede vincular o desvincular a su talento humano.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** El artículo 4, ¿qué tiene que ver con lo que está diciendo? De lo que yo conozco no tiene relación y usted está citando ese artículo.

**Sra. Viviana Almeida, funcionaria de la EPMMOP:** Es una definición, señor Concejal. Es una definición que define que las empresas públicas son entidades que pertenecen al Estado, en los términos que establece la Constitución de la República, personas jurídicas de derecho público, con patrimonio propio, dotadas de autonomía presupuestaria, financiera económica y de gestión, la definición que establece la LOEP referente a las empresas públicas. Cito aquí el artículo ya que son las facultades de la denominación que tiene una empresa pública, las facultades que tiene el Gerente General y el Directorio, para emitir la normativa. Aquí está, se derivan las diferentes disposiciones de la Ley, aterrizando en las atribuciones del señor Gerente General, que es nombrar, contratar, sustituir al talento humano, no señalado en el literal que antecede, y el literal que antecede es justamente los que le corresponde al Directorio, son los miembros del Directorio. Y, en el artículo 30, numeral 4 de la LOEP, establece claramente que para la separación de los servidores y obreros de las empresas, por supresión de partida o despido intempestivo se aplicará lo determinado en el Mandato 4. Partiendo de esta base jurídica, en la norma interna de administración del talento humano (...)

**Concejala Daniela Chacón Arias:** Perdón, ¿qué dice el Mandato 4?

**Sra. Viviana Almeida, funcionaria de la EPMMOP:** El Mandato 4 es el que estipula los límites para pagos de indemnizaciones por despido o por supresión que establece un tope, en la actualidad, tomando en cuenta el salario básico de 2015, es aproximadamente USD 105.000. Es así que el artículo 94 de la Norma Interna de Talento Humano establece que la separación de los servidores públicos de carrera y obreros con contrato indefinido y circunstancias particulares consideradas por el Gerente General, este puede decidir la aplicación del numeral 4, del artículo 30 de la Ley de Empresas Públicas, misma que es potestad exclusiva del Representante Legal y constituye el ejercicio de la libre contratación prevista en el numeral 16 del artículo 66 de la Constitución.

El derecho a la libre contratación ya ha sido analizado en la Corte Constitucional y es el derecho que tienen las personas, no solo naturales sino también jurídicas, de prever las condiciones de contratación y que así se someten las partes, esto se lo señala en un fallo emitido por la Corte. Adicionalmente sus argumentos han sido analizados en sede judicial en acciones de protección planteadas por los mismos servidores de la empresa y aquí presentamos un fallo en el que la Corte Constitucional inadmite, toda vez que luego del análisis del procedimiento aplicado, determinan que al no existir vulneración de derechos se inadmite la acción de protección. En consecuencia y toda vez que así lo han ratificado los jueces de la Corte Constitucional, el artículo 94 que contempla la normativa interna, no es contrario a ningún precepto constitucional.

En conclusión, de acuerdo a las atribuciones descritas en la normativa legal citada, la motivación sujeta en la atribución es exclusiva del señor Gerente General, quien, en calidad de representante legal, por disposición de la Ley, es el encargado de la administración del talento humano y dentro de esta, la vinculación y desvinculación del personal, en relación a las necesidades gerenciales para el mejoramiento de objetivos y metas de la misma. La normativa y el procedimiento que acabo de exponer, han sido ratificados en las diferentes Cortes e instancias judiciales, quienes ratifican el proceso aplicado, no solo para esta, sino para las demás empresas públicas del país. Referente a lo que comentaron en la exposición que hicieron los ex trabajadores de la empresa, la empresa no erogó una cantidad de USD 450.000 en indemnizaciones, tomemos en cuenta que, el aplicar el artículo 94 es mucho menor a aplicar la compensación por retiro voluntario. Con el monto de indemnización para el pago de personal separado, se canceló las 10 indemnizaciones, lo que con el mismo monto, aplicando el proceso de retiro voluntario, se hubiera separado a 3 personas únicamente.

**Concejal Sergio Garnica:** ¿Cuántas personas fueron desvinculadas?

**Sra. Viviana Almeida, funcionaria de la EPMMOP:** 10 personas.

**Concejal Sergio Garnica:** ¿Vinieron a hablar por las 10 personas? Presidente, yo quisiera pedir, en el ámbito de la fiscalización y con la venia de mis compañeros, información desde mayo de 2014 a la fecha, del persona que ingresó a la empresa, porque algún rato hicimos una fiscalización sobre varias denuncias que recibimos, muchos de ustedes también en los despachos; y, obviamente hubo una vinculación sobre todo con obreros y trabajadores, no solamente a quienes están sometidos a este régimen de la Ley Orgánica de las Empresas Públicas, sino a los 3 regímenes, a los temas de LOSEP, de LOEP; LOSEP es lo que tienen ustedes, pero el Código de Trabajo sí, entonces necesitamos una información amplia desde mayo de 2014 a la fecha para ver quiénes fueron vinculados y también con qué sueldos, porque entiendo que hubo



más de 300 personas que fueron obreros y que fueron vinculadas en un momento determinado, entonces, sí es importante aprovechar este tema para fiscalizar y sobre todo para que quede claro una serie de inquietudes que muchos de los trabajadores y funcionarios de la empresa han venido manifestando. Y, sobre el tema de la aplicación del artículo 94 de la norma interna, el tema es la motivación, cuál fue la motivación, qué figura utilizaron ahí.

**Sra. Viviana Almeida, funcionaria de la EPMMOP:** La Ley Orgánica de Empresas Públicas contempla la separación de los servidores públicos por despido intempestivo o por supresión de partidas.

**Concejal Sergio Garnica:** ¿Es la misma indemnización en las dos figuras o es diferente?

**Sra. Viviana Almeida, funcionaria de la EPMMOP:** No. Eso tiene que estar especificado en la normativa interna. La normativa interna ya aclara el procedimiento y en el caso de la EPMMOP se ha adoptado el mismo procedimiento del resto de empresas públicas que, luego de haber realizado estos procesos, ha sido ratificada la no vulneración de derecho en diferentes instancias, y se ha ratificado que es, específicamente la separación de servidores públicos.

**Concejal Sergio Garnica:** Ya. La separación, entre otra motivación, ¿cuál es? Que no necesitaban ese personal, porque las calificaciones que fueron presentadas no sé si corresponden a lo que en la comisión general expusieron.

**Sra. Viviana Almeida, funcionaria de la EPMMOP:** Eso fue en el año anterior, porque las calificaciones están de acuerdo a nuestra norma de evaluación, en este mes se evalúa todo el período 2017 y se están realizando las evaluaciones. Realmente, cuál fue el motivo, es que con la permanencia o la desvinculación de este personal no se afecta a las unidades operativas, no se ha reemplazado al personal, no es necesario contratar nuevo personal, toda vez que, como les explico, las actividades no afectaron las metas y objetivos de la empresa; y, se genera un ahorro de USD 266.000, los cuales, versus la indemnización, se recupera en un año y 4 meses, aproximadamente.

**Concejala Daniela Chacón Arias:** ¿Entonces suprimieron la partida?

**Sra. Viviana Almeida, funcionaria de la EPMMOP:** Todo el personal que se está desvinculando ya no se vuelve a contratar, sí existe la solicitud para que así sea por retiro voluntario o por separación, las partidas sean suprimidas, pero no es el proceso.

**Concejala Daniela Chacón Arias:** Pero ahí dice supresión de partida o despido intempestivo.

**Sra. Viviana Almeida, funcionaria de la EPMMOP:** En la LOEP, así es. Sin embargo está contemplada en nuestra normativa específicamente la separación.

**Concejala Daniela Chacón Arias:** Perdón, ¿puede poner la lámina del artículo 94, su norma interna?

**Sra. Viviana Almeida, funcionaria de la EPMMOP:** Claro.

**Concejala Daniela Chacón Arias:** ¿Puede dar lectura?

**Sra. Viviana Almeida, funcionaria de la EPMMOP:** Claro. Artículo 94.- Separación de servidores públicos de carrera y obreros con contrato indefinido.- En circunstancias particulares consideradas por el Gerente General, éste puede decidir la aplicación de la disposición del número 4 del artículo 30 de la ley Orgánica de Empresas Públicas, misma que es potestad exclusiva del Representante Legal de la EPMMOP y constituye el ejercicio de la libertad de contratación prevista por el número 16 del artículo 66 de la Constitución de la República.

Por tanto, en caso de separación de los servidores públicos de carrera y obreros con contrato indefinido sin aplicar el número 2 del artículo 92 de esta Norma, lleva implícita la cancelación de valores que prevé la referida disposición de la LOEP, que, para el caso de los obreros con contrato indefinido se lo calculará conforme al Código del Trabajo y/o Contratación Colectiva; y, para los servidores públicos de carrera, computando una remuneración mensual que perciba el respectivo servidor, multiplicada por los años de servicio, considerando para el efecto el tiempo de trabajo en los organismos que anteceden a la EPMMOP en su creación.

En ninguno de los casos, los valores a pagarse a los servidores públicos de carrera u obreros con contratos indefinidos, por concepto de indemnización, podrán ser superiores a trescientos (300) salarios básicos unificados del trabajador privado, vigentes a la fecha de pago, conforme lo dispone el Mandato Constituyente.

**Concejala Daniela Chacón Arias:** Señor Presidente, solicitar por favor, que nos hagan llegar de manera inmediata, todo el procedimiento de separación de estos funcionarios, exactamente cómo fue la aplicación del artículo 30, numeral 4, cómo fue la aplicación, entiendo que hay una hoja en que les han notificado la separación, yo personalmente no tengo en mi poder, porque la normativa es clara, la normativa habla de que la separación de los servidores y obreros de las empresas públicas se va a dar por

supresión de partidas o despido intempestivo, esas son las dos causales que establece claramente la Ley Orgánica de Empresas Públicas, entonces ustedes, este artículo, tal vez no sé, señor Presidente de la Comisión, si hay que pedir un informe del Procurador, este artículo 94, yo honestamente no sé qué tanto se adecúa a lo que establece la Ley Orgánica de Empresas Públicas respecto a la separación de los servidores, no es una separación general por circunstancias particulares, es por despido intempestivo o por supresión de partida, entonces a mí sí me interesa conocer el procedimiento, la aplicación de la normativa, también que nos envíen por favor, el procedimiento que siguió el Directorio de la Empresa de Obras Públicas para la aprobación de esta norma interna, cuáles fueron las justificaciones, cuál es la motivación que se dio para el análisis jurídico que se ha dado para la aprobación de este artículo 94, que nos hagan llegar toda la documentación. Y, la última pregunta, en las sentencias que usted cita de la Corte Constitucional, ¿se refiere específicamente a la relación de la Ley Orgánica de Empresas Públicas y la Ley Orgánica de Servicio Público?

**Sra. Viviana Almeida, funcionaria de la EPMMOP:** No. las sentencias que yo estoy citando fueron presentadas por ex servidores separados y la Corte Constitucional ha hecho un amplio análisis referente a la constitución, la LOEP y nuestra normativa; y, ha ratificado que la aplicación es legal y que no genera derechos.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** ¿En otros casos?

**Sra. Viviana Almeida, funcionaria de la EPMMOP:** En otros casos, no en el caso de los 10 exactamente.

**Concejala Daniela Chacón Arias:** Que nos hagan llegar las sentencias de la Corte para saber los casos específicos en las cuales fueron aplicadas el criterio de la Corte sobre la aplicación de su normativa.

**Sra. Viviana Almeida, funcionaria de la EPMMOP:** Claro que sí señora Concejala.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Señor Vicealcalde, tiene la palabra.

**Concejal Eduardo Del Pozo:** Gracias Presidente. Este es un tema bastante preocupante, yo tuve una reunión con los señores trabajadores hace unas dos semanas atrás y me adelanté pidiendo una información que ya están solicitando algunos de ustedes, compañeros Concejales. Algunos de estos datos, principalmente en la cantidad de personal operativo y de obreros, son alarmantes. En el 2014 la EPMMOP tenía 2343 trabajadores. En el 2015 tenían 2537. Saltamos al 2016 con 3039 trabajadores. Y, en el

2017 bajan unos poquitos, 3013. Y ahora, en el 2018 tenemos 2810, que de todas maneras, son 500 más a lo que se había iniciado en la gestión, en esta administración. Entonces, aquí, más allá de entrar en si es que es jurídico o no es jurídico yo creo que hay que entrar en una lógica de análisis de por qué entraron tantas personas, más de 700 personas desde 2014 hasta 2018, qué tipo de contratos tenían y por qué no se está manteniendo a las personas que han venido trabajando durante más de 15 años en la empresa y se decide sacarlos a ellos y no a quienes han ingresado, insisto, no sé bajo qué concepto ni bajo qué necesidad operativa de la empresa, se les mantiene a estos señores. Yo creo que la información que tenemos que ir perfeccionando, la petición de cada uno de nosotros y yo me comprometo a hacerles llegar lo que yo solicité para que todos tengamos la misma información aquí en la comisión, es evidentemente que nos expliquen el por qué entraron tanta cantidad de personas entre 2015 y 2016 específicamente, a qué contrato estaban atados y el listado de ese personal. Esa petición la hago formalmente para que la podamos tener todos aquí en la Comisión.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Concejal Ubidia, por favor.

**Concejal Patricio Ubidia:** ¿Cuáles son las causales de despido de las 10 personas?

**Sra. Viviana Almeida, funcionaria de la EPMMOP:** Como les había indicado, únicamente el hecho de que se analizó que con la pertinencia o no de los servidores, o se afecta operativamente la empresa y más bien, a partir de la vinculación ya se genera un ahorro en el pago de empleados.

**Concejal Patricio Ubidia:** Más que todo, estamos hablando de seres humanos, por eso quiero saber exactamente si es por optimización. Debemos saber también cuáles son los contratos de esas personas, qué tipo de contrato es.

**Sra. Viviana Almeida, funcionaria de la EPMMOP:** Sí. Tenían nombramiento permanente.

**Concejal Patricio Ubidia:** Entiendo que de los que salen nombramiento permanente. ¿Los nuevos?

**Sra. Viviana Almeida, funcionaria de la EPMMOP:** Tienen un nombramiento provisional, toda vez que a partir de la emisión de las enmiendas constitucionales ya no se puede contratar a través del Código de Trabajo, y nuestra figura contempla en la normativa interna el nombramiento provisional. Quiero hacer una pequeña exposición que es del número de personal con el que cuenta la empresa.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Punto de orden. Si tienen a bien los miembros de la Comisión, vamos a pedir de manera documentada, con firma de responsabilidad, el informe de gestión de talento humano en cuanto a ingresos, despidos, contrataciones, que estén motivados desde mayo de 2014 hasta la presente fecha. Usted no me va a poder responder este momento eso, primero eso. Señorita Secretaria, acogiendo lo que han manifestado el Concejal Sergio Garnica y la Concejala Daniela Chacón, porque este manejo, lo hemos dicho aquí, también es en la Empresa Trolebús y en las otras empresas, pipones, lo voy a decir, que quede grabado, pipones, demostrado, entonces nosotros queremos que una vez que nos informen también vengan, y eso que conste en la resolución, que nos expliquen el plan de optimización del talento humano, porque claro, yo heredo un problema y sigo con el problema, viene el otro gerente y sigue con el problema y no pasa nada. La exposición que ha manifestado y ha descrito de manera gráfica el Vicealcalde, Eduardo Del Pozo, 2300, 2500, 2800, 3000, 2900, 2800; alguna motivación de orden técnico, jurídico tiene que haber. Ustedes invocan un reglamento, a norma interna, artículo 94, condiciones especiales que considere el Gerente, cuáles son esas, la evaluación que les han hecho 90 sobre 100, 95 sobre 100, ahí no hay la condición especial, ¿cuál fue la razón?, ¿Optimización del recurso humano?, ¿Por qué? Porque lo que estamos viendo es que hay una curva de crecimiento en el talento humano, y en un momento dado se separa a 10 funcionarios, yo creería que a 20, y no está bien. Y, no estoy de acuerdo con esa vinculación jurídica que hace de la Constitución, del artículo 4 que hace referencia a lo que son empresas subsidiarias, unidades de negocio, alianzas estratégicas, a eso se refiere el artículo 4 que ustedes mencionan; y únicamente citan 1 palabra, dos, autonomía administrativa, pero eso implica aterrizar en un reglamento que entendemos que el directorio lo desagregó adecuadamente; y, el artículo sigue siendo difuso, con condiciones o consideraciones especiales del Gerente, ¿cuáles son esas?, ¿consideraciones políticas?, ¿técnicas?, ¿cuáles son? Hasta aquí no nos han explicado por qué les separaron, porque si usted nos hubiera dicho, nos hubiera encantado, ha habido 500 pipones y estamos en un plan de optimización que venimos a explicar y estamos reduciendo, correcto, pero hasta aquí no. O sea, el Gerente no es el hombre que decide quién vive y quién muere en la empresa, necesitamos motivación, necesitamos motivación jurídica y eso no encontramos, no sé.

**Concejal Sergio Garnica:** Totalmente de acuerdo Presidente con usted. Una pregunta, hay acciones judiciales presentadas en este momento.

**Sra. Viviana Almeida, funcionaria de la EPMMOP:** En casos anteriores sí.

**Concejal Sergio Garnica:** No, en estos días.



**Sra. Viviana Almeida, funcionaria de la EPMMOP:** De estos diez, una mediación que se llevó a cabo en el Ministerio de Trabajo, a diferencia de lo que han explicado los señores separados, no es que la empresa llegó a decir no conozco, la empresa llegó justamente con las resoluciones de las Cortes, tanto provincial como Constitucional, referente al análisis jurídico que han hecho estas instancias, de la aplicación de la normativa. Entonces, eso es lo que se les explicó y por eso no quedaron de acuerdo porque ellos lo que querían es llegar a una mediación de que la empresa les incorpore nuevamente. Este viernes, efectivamente está, de lo que tengo entendido, diferida la nueva mediación, se difirió creo que para el 5 de febrero, en el cual la empresa va a ir con sus abogados patrocinadores; y sí, me ratifico en que la desvinculación de los servidores se la realizó en razón de que no afecta a los objetivos o las metas planteadas, es decir, con la permanencia más bien nosotros teníamos una erogación de recursos y con la desvinculación ya un ahorro de recursos que ya se están ejecutando desde este mes. Y, señor Concejal, si bien es cierto, le vamos a presentar todos los informes, sin embargo, sí quisiera exponer que la situación de la empresa referente a su personal, nosotros contamos con 181 personas, que de una u otra forma ya no están al 100% de su utilidad ya que o tienen restricciones permanentes o restricciones temporales, o por la edad ya no se les puede asignar trabajos para los que fueron contratados originalmente, entonces, esto sí tiene una influencia directa en el número de personal y principalmente considerando que del total de servidores, 1662 están regidos bajo el Código de Trabajo, en algunos casos no podemos tomar acciones para optimizar o cambiar de funciones porque no quieren los trabajadores o inclusive hay actividades ya por la dinámica que tiene la empresa, necesita que sean reubicados, sin embargo sí tienen un beneficio del Código que establece que no se les puede cambiar de actividades para las que fueron contratados; entonces, esa es la situación de la empresa, no quiero justificar con esto que no haya habido un incremento, estamos nosotros en un proceso de optimización, estamos mes a mes reduciendo la nómina de personal, no se está contratando nuevo personal y eso se reflejará en los diferentes informes que se emitan, sin embargo sí tenemos, como yo le explico, una nómina de 181 trabajadores que prácticamente ya en la empresa nos comprometimos. Estamos también en el año anterior, optimizamos todos los recursos de acuerdo al presupuesto para contar con 4 millones de dólares con los cuales se procedió a ejecutar los programas de retiro voluntario de 57 trabajadores, sin embargo como yo les indico, este programa sí resulta mucho más costoso que el proceso de separación.

La presentación se adjunta al acta como anexo No. 2.

**Concejal Patricio Ubidia:** En base a eso, en la propia EPMMOP había gente, personas desahuciadas incluso, que clamaban por ser, poderse jubilar o retirar.

**Sra. Viviana Almeida, funcionaria de la EPMMOP:** Ya no tenemos.

**Concejal Patricio Ubidia:** ¿Ya no tienen ese personal?

**Sra. Viviana Almeida, funcionaria de la EPMMOP:** Ya no.

**Concejal Patricio Ubidia:** ¿Dentro de los 57 que dicen?

**Sra. Viviana Almeida, funcionaria de la EPMMOP:** Sí. Nosotros en el año 2016 y en el año 2017 ya separamos a todas las personas que tenían calificación del IESS, es más, si tienen calificación del IESS por invalidez o por discapacidad, ni siquiera esperamos, nosotros de donde sea dejamos de ejecutar otras acciones e inmediatamente se acogen al programa de retiro. En este año todas las personas que tenían enfermedades catastróficas y que cumplían los requisitos para acceder a la jubilación, fueron desvinculadas. Actualmente no tengo, tengo un número de 25 personas sí, que han sido diagnosticadas pero que no cumplen los requisitos y ellos no han querido acceder al programa, por qué, porque el desvincularse querría decir que ya no tendrían una remuneración mensual, porque el IESS todavía no les califica ni para la jubilación, entonces por eso todavía tenemos en la empresa, pero que cumplan los requisitos y que tengan enfermedades catastróficas ya no tengo, ya se desvincularon.

**Concejala Daniela Chacón Arias:** En estos casos que usted menciona, la necesidad de optimización en relación con los funcionarios del Código de Trabajo, ¿ahí no aplica la norma interna de la empresa?

**Sra. Viviana Almeida, funcionaria de la EPMMOP:** No, ellos tienen un contrato colectivo, tienen una estabilidad de 8 años; y, claro ahí sí, el monto máximo es el establecido en el mandato constituyente que son USD 105.000.

**Concejala Daniela Chacón Arias:** Sí, pero me refiero a que si ahí no aplica el tema de la separación por causas de la gerencia.

**Sra. Viviana Almeida, funcionaria de la EPMMOP:** No, porque ellos tienen un contrato colectivo y en primera instancia el Código de Trabajo. Todos los que fueron planificados hasta antes de 2015 en el Código de Trabajo, mantienen sus derechos.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Entonces resolvamos así, en 15 días les vamos a pedir la comparecencia de la ingeniera aquí.

**Sra. Viviana Almeida, funcionaria de la EPMMOP:** Con gusto señor Concejal.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** El informe de gestión de talento humano, con la explicación respecto de los ingresos y salidas de todo el personal y sobre todo el plan de optimización, ustedes están al tanto; que ustedes me digan mes a mes estamos sacando, ya se acaba el período y a lo mejor lleguemos a los 1.300.

**Concejal Eduardo Del Pozo:** Solamente un pedido que se incluya en esta solicitud, que nos hagan llegar también el listado del personal con nombres, apellidos cédulas y demás detalles, con cargos, de todos los que entraron desde 2014 hasta 2016.

**Concejala Daniela Chacón Arias:** Cargos y remuneraciones.

**Concejal Eduardo Del Pozo:** Sí, por favor.

**Salen de la sala de sesiones el señor Concejal Sergio Garnica (10h08).**

**Sra. Viviana Almeida, funcionaria de la EPMMOP:** Bien señor Concejal.

**Concejala Daniela Chacón Arias:** Que es la etapa donde hay esta implementación inmensa de personal, a 2017.

**Sra. Viviana Almeida, funcionaria de la EPMMOP:** Sí, claro. Aunque ahí la mayoría verá que ya no están en la empresa porque como le digo, sí estamos implementando procesos de optimización.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** ¿Pero siguen los 500 en exceso?

**Sra. Viviana Almeida, funcionaria de la EPMMOP:** No. Los 500 que se incrementaron fue en el año 2016, entre los meses de mayo y julio.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** ¿Cuántos tienen ahora?

**Sra. Viviana Almeida, funcionaria de la EPMMOP:** 2.810

**Concejal Eduardo Del Pozo:** Aun así siguen siendo 500 más.

**Sra. Viviana Almeida, funcionaria de la EPMMOP:** Sí, pero de esos, 181 es personal no productivo que, como yo les digo, necesitamos aproximadamente 11 millones de dólares para poder desvincular porque ya cumplirían con los requisitos para acceder al programa de retiro voluntario.

71



**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Pero no es el caso de los que entraron, los funcionarios, a todos los veo completos, nadie está mutilado, les veo con pleno ejercicio de sus facultades mentales, tal es así que hicieron una pregunta y hasta ahora no podemos responderles.

**Sra. Viviana Almeida, funcionaria de la EPMMOP:** No existía mayor aporte en cuanto al cumplimiento de metas y planes, sino más bien creaban erogación de funciones.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** ¿Y les califican 90 sobre 100?

**Concejala Daniela Chacón Arias:** ¿Y les califican con 90?

**Sra. Viviana Almeida, funcionaria de la EPMMOP:** Esas calificaciones las vamos a revisar porque, como le digo, en este año estamos en el proceso de evaluación.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Procedemos así entonces, muchísimas gracias.

**Resolución:**

1.- La Comisión de Movilidad en sesión extraordinaria realizada el miércoles 24 de enero de 2018, luego de recibir en comisión general a un grupo de ex funcionarios, separados de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, quienes expusieron su situación laboral con la empresa, así como la presentación que respecto al tema realizó la Dirección de Talento Humano de la EPMMOP, **resolvió:** solicitar al Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, emita para conocimiento de la Comisión, la siguiente documentación:

1. Informe detallado, desde mayo de 2014 hasta la presente fecha, con los datos de todo el personal vinculado y desvinculado de la empresa, respectivamente, de todos los regímenes. En los casos de vinculación, datos de los sueldos, cargos a ocupar y la motivación para el ingreso; y, en el caso de desvinculación, señalando si el despido fue intempestivo o por supresión de partida.
2. Informe pormenorizado del proceso de separación de los funcionarios recibidos en el Seno de la Comisión, el análisis jurídico señalando la normativa aplicada, el procedimiento adoptado por el directorio de la Empresa, la justificación y la motivación para el efecto utilizadas.



3. Documentación de todas las sentencias de la Corte Constitucional respecto a procesos de separación de personal de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas.
4. Documentación que contiene el Plan de Optimización de Talento Humano.

La información requerida sobre la gestión de talento humano y el Plan de Optimización de Talento Humano de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, serán conocidos en la próxima sesión extraordinaria de la Comisión, a realizarse el 7 de febrero de 2018, a las 09h00.

<b>Registro de Votación</b>			
<b>Integrante Comisión</b>	<b>A favor</b>	<b>En contra</b>	<b>Ausente</b>
Lic. Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión	1		
Abg. Daniela Chacón Arias	1		
Abg. Eduardo Del Pozo	1		
Abg. Sergio Garnica	1		
MSc. Patricio Ubidia			
<b>TOTAL</b>	<b>4</b>		<b>1</b>

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Siguiendo punto.

3. Comisión general para recibir a los representantes de la Cámara de Transporte Público Masivo del Distrito Metropolitano de Quito, conforme consta del oficio No. 002-2017-CTDMQ de 8 de enero de 2017.

**Ingresan a la sala los representantes de la Cámara de Transporte Público Masivo del Distrito Metropolitano de Quito. (10h10)**

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Sean ustedes bienvenidos. Esta es una comisión general, disponen de 20 minutos, no es un espacio de debate. Luego de que expongan les vamos a pedir que abandonen la sala para poder tratar el tema planteado por ustedes. Tienen la palabra.

**Eco. José Santamaría, representante de la Cámara de Transporte Público Masivo del Distrito Metropolitano de Quito:** Buenos días. Gracias, con el debido respeto y un saludo, licenciado señor Concejal Sánchez, señoras y señores Concejales, señoras y señores funcionarios, compañeras y compañeros. A nombre de la Cámara de Transporte y la Transportación en el Distrito Metropolitano de Quito, permítame saludarle y agradecer la solicitud y el recibimiento a este Seno, en el cual, esta situación

muy preocupante, la que nosotros estamos atravesando, de exponer a su autoridad para que conozca sobre nuestra situación en el momento en que estamos en esta temática.

Como es de conocimiento público, señor Presidente de la Comisión de Movilidad, el transporte masivo de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, son 14 años aproximadamente que no ha sido revisada una tarifa, sea en su momento por competencia nacional y de ahí por competencia seccional, sin embargo ha habido, a través de la autoridad, compensaciones que han permitido tener un equilibrio, y el mismo que ha fenecido aproximadamente 7 meses, lo cual no nos ha permitido avanzar tal cual es el proyecto de ciudad, tal cual es el proyecto para motivar y mejorar la calidad de servicio, hablo porque feneció en el mes de julio de 2017, compensaciones que el Municipio otorgaba o entregaba a la transportación con el fin de no tener una revisión tarifaria, la misma que nos ha permitido avanzar en todos los modelos de gestión administrativa, fortalecimiento de caja común tal cual pesa en la norma y en la ley, de igual manera en grandes inversiones para mejorar y dar la seguridad que así permite a la ciudadanía, sin embargo, al no tener una política definida, sea una aplicación de tarifa o la compensación a través de este nuevo proyecto de la explotación para el mejoramiento para la calidad de servicio, no nos ha permitido avanzar y eso nos está dando una crisis al sector del transporte, nuestra intención es avanzar, corregir los riesgos, pero sí necesitamos recursos para tener un equilibrio económico y eso es lo que ponemos en sus manos, distinguidas autoridades, dentro de los planes y proyectos que se han presentado, para que en este tema nos ayuden a salir de la temática que hoy nos vemos avocados. Es de su pleno conocimiento que actualmente el transporte, desde el momento que dejamos de percibir estas compensaciones, nos han mermado aproximadamente 16 millones de dólares que eso nos afecta totalmente, dentro de su ilustrado conocimiento, pueden ver en todas las tablas o las casas comerciales, muchos de los compañeros que invirtieron en carros nuevos están siendo retirados, están siendo embargados por falta de pago, y, ¿eso qué significa? Que baja la calidad operativa, baja la prestación del servicio a los índices que quisieran ustedes como autoridad y nosotros también como prestadores de servicio a la ciudad, y esto lamentablemente nos preocupa de sobremanera. Sé que nos ponen a nosotros como responsables directos y quiero también a ustedes dejar de su ilustrado conocimiento, cuando iniciamos en este proceso de plan de fortalecimiento, el municipio comprometió y se comprometió con todos, entregar una reingeniería y re planificación de rutas, no lo ha entregado, no lo ha hecho. El Municipio comprometió a entregar los sistemas integrados de recaudo, SIR, SAE, SIU, para implementar, no lo han hecho, hace pocos meses aprobaron, pero nosotros, bajo nuestras necesidades lo hemos hecho, pero los recursos nos faltan. El Municipio comprometió a entregar una malla curricular para nosotros seguir este proyecto de educación, no se lo ha hecho y nosotros lo hemos hecho bajo nuestra necesidad. El municipio comprometió también

establecer paradas para respetar y educarnos, no lo ha hecho a las consideraciones que habían sido. En definitiva, todos somos responsables de este proyecto, todos somos responsables de esta parte, sin embargo, buscar culpables ya no lo quiero, lo que quiero es que se nos ayude a salir de este tema, a avanzar en este tema porque es de mucha necesidad. Créanse señores Concejales, señorita Concejala, el tema que estamos angustiosos viviendo es que Quito es la única ciudad que nosotros encontramos con una tarifa represada, con menos de los ingresos, justa razón para que nos visiten, nos vigilen, nos fiscalicen, pero teniendo los recursos para nosotros estar. Siempre nos ponen como factor común que el comportamiento del conductor, del ayudante, es no el aceptado, inadecuado, yo manifiesto acá, si la ley contempla que debe ser sancionado por una infracción, sanciónese; y quiero ilustrarles que la educación es parte de la cultura y el trato no está concebido dentro del modelo económico financiero, es norma que debemos respetar, por consiguiente, para nosotros poder operar un vehículo, necesitamos de esos recursos, necesitamos de ese dinero, sea por la vía compensación o la vía tarifa que habíamos reclamado, habíamos solicitado anteriormente, y hoy esta nueva presentación de vía compensación, que se nos ayude señor Concejal, se nos ayude señores Concejales, en este tema, que yo les pido como ciudadano, como inversionista de Quito que damos muchas fuentes de empleo, que nos ayuden porque la situación se nos vuelve muy crítica, lo que hoy estamos atravesando en la ciudad. Yo quiero con eso expresar nuestro afán de siempre colaborar en la política municipal, apoyar en sus planes y proyectos señoras y señores Concejales, pero en esto también sí queremos el apoyo de ustedes, es una situación crítica que venimos atravesando, que quizás sólo los que vivimos la concebimos y hoy estamos acá. No quiero fundamentar más allá de las nuevas disposiciones y normas de revisiones vehiculares, sólo quiero dejar sentado dentro de ustedes que Quito no cuenta con la calidad de combustible adecuado para exigir ciertos parámetros y normas, vamos también trabajando allá, totalmente con las manos abiertas estamos a la espera de ustedes para tener un Quito mejor, un Quito limpio, pero que también venga desde el gobierno central, a la urbe que corresponda, para que mejore las calidades del combustible, pero eso también nos afecta, cuando un vehículo es sancionado y citado, el carro deja de trabajar, deja de percibir ese ingreso además de los que ya no tenemos, entonces, todo eso es un conglomerado que nosotros estamos dentro de ese proceso.

Yo quiero alcanzar a través de ustedes, distinguidos señorita y señores Concejales, nos ayuden a salir de este tema que es bastante preocupante, ustedes tienen la palabra y la autoridad para que en este tema avancemos, avancemos de acuerdo a lo que ustedes también nos plantean, nos proyectan y tratamos de avanzar en lo que esté más a nuestro alcance. Con la Secretaría Técnica de Movilidad hemos estado, conocen la temática, hemos estado todos a la expectativa que ustedes han puesto, han solicitado ciertos requerimientos, lo hemos hecho, ustedes conocen a través de la Agencia Metropolitana de Tránsito y Transporte cuál es la calificación de cada uno, cuál es el

que si no cumplió, no cobró, y esas son situaciones en las que hemos estado. Quito, el 95% estamos en caja común, ¿por qué no el 100%? Porque esas pocas empresas recién incursionaron y hoy no estamos quedando en ese nivel. Ayúdennos para tener el Quito de verdad del servicio que queremos cambiar, que queremos mejorar, pero sí también es de parte de ustedes, distinguidas autoridades, para avanzar en este tema.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Les agradecemos mucho. Vamos a tratar el tema planteado por ustedes. De hecho, el cuarto punto es el conocimiento del proyecto de resolución que crea el mecanismo de retribución a la calidad del servicio. Yo quiero aclarar algo, esta comunicación ingresó el 19 de febrero, 19 de enero, perdón, es decir el día viernes, tan pronto como ingresó inclusive fue modificado el orden del día que ya estaba convocado, para poder tratar. Lo que sí quiero aclarar es lo que vierten en las redes, distinguidos dirigentes, no se debe a ningún divorcio por parte del Concejo y el Alcalde. Les voy a hacer llegar 3 comunicaciones a lo largo de estos 18 meses, en los que la Comisión, de manera unánime, ha solicitado el tratamiento de temas que hubieran abonado a la solución de este problema, sistemas inteligentes de transporte, SIR, SAE, SIU, este no es un tema del Concejo ni de la Comisión, es un tema que lo decide el Alcalde básicamente y nosotros no podemos, sino en función de lo que son nuestras competencias de legislación y fiscalización, actuar, el COOTAD no permite otras herramientas jurídicas para presionar o tomar, o dar golpes a la gestión que es netamente administrativa, el Alcalde es quien formula el orden del día, nosotros hemos trabajado con la celeridad del caso, cuando temas tan importantes como los que ustedes han planteado, han sido planteados en la Comisión, pero no podemos, sino en función del orden del día, discutir los temas que deben discutirse.

**Ingresa a la sala de sesiones el Concejal Sergio Garnica (10h30).**

Para segundo debate la ordenanza anterior estaba lista desde septiembre del año pasado, entonces yo sí quisiera en honor a la verdad, porque hoy se plantea en las redes sociales, el tema de que el divorcio entre Concejales y el Alcalde está provocando esta crisis en el transporte y no es verdad, no es exacto, yo sí quisiera que rectifiquen, y no es solamente cuestión de 2 Concejales el tema de la preocupación, somos 5 Concejales en la Comisión y los 5 hemos manifestado de manera escrita, pública y ante el Concejo la necesidad de abordar temas importantes, que puedan coadyuvar a la solución estructural, en gran parte del problema de las tarifas. Eso nada más, les agradecemos porque vamos a entrar a tratar lo que ustedes justamente han planteado, en el cuarto punto del orden del día.

**Eco. José Santamaría, representante de la Cámara de Transporte Público Masivo del Distrito Metropolitano de Quito:** Sólo una pregunta, en ese tema que está relacionado con nosotros, ¿nosotros podemos estar presentes?

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Las sesiones son públicas. ¿Les consultaré a los miembros de la Comisión? Es un primer conocimiento, vamos a abordar en ese sentido.

**Concejala Daniela Chacón Arias:** Sólo se va a conocer, se va a verificar. Sólo se va a conocer.

**Eco. José Santamaría, representantes de la Cámara de Transporte Público Masivo del Distrito Metropolitano de Quito:** Si es posible, señores Concejales, para empaparnos, no queremos presionar, respetamos como más el Seno de esta Comisión.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** No tenemos nada que esconder.

**Eco. José Santamaría, representantes de la Cámara de Transporte Público Masivo del Distrito Metropolitano de Quito:** No.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Tomen asiento.

Sale de la sala de sesiones el Concejal Patricio Ubidia (10h35).

4. Conocimiento del oficio No. A 0077, de 19 de enero de 2018, suscrito por el señor Alcalde Metropolitano, Mauricio Rodas Espinel, mediante el cual remite el Proyecto de Resolución de Concejo para la implementación del Plan de Retribución a la Mejora en la Calidad en la Prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Tiene la palabra la Secretaría de Movilidad.

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** Buenos días señor Presidente, señora Concejala, señores Concejales. Hemos trabajado en una propuesta de una resolución para un plan de retribución a la mejora de la calidad de la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, esta presentación está compuesta de 4 cuerpos, la cual es, uno lo antecedentes jurídicos, dos, la evaluación al plan de fortalecimiento que se realizó del año 2015 al año 2017, tres, la evaluación al plan que se realizó, el post plan que es entre junio y diciembre del año 2017; y, cuarto punto es el proyecto de resolución. Entonces, empezaremos con la presentación, si en algún momento tienen alguna pregunta o duda, encantados estamos para ir resolviendo.

**Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad:** Buenos días señores Concejales, efectivamente hemos preparado la presentación de todos los documentos que fueron remitidos a la Comisión de Movilidad con todos los respaldos documentales que soportan la propuesta de un plan de retribución a la mejora de la calidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito. Como base legal y como es de su conocimiento, el artículo 89 del Código Orgánico de Finanzas Públicas, establece los requisitos para las asignaciones de carácter no reembolsable que es la única forma de entregar este tipo de asignaciones a entidades privadas. Así mismo la resolución 028 de 25 de enero de 2011, establece los criterios y orientaciones para la reiniciación de transferencias directas de recursos públicos a favor de personas naturales o jurídicas de derecho privado, desde el Municipio de Quito; para el efecto nosotros habíamos remitido a la Comisión el informe de evaluación del Plan de Fortalecimiento 2015 – 2017, el informe técnico que propone el Plan de Retribución para el 2018 – 2019, el informe jurídico, la certificación de disponibilidad presupuestaria y la priorización del proyecto por parte de la Secretaría de Planificación. Hay que tomar en cuenta y de forma previa a la presentación del plan como tal, los requisitos que para el efecto establece el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas señala como primer requisito que toda transferencia debe responder a un proceso de planificación y así queda certificado en el oficio de 3 de enero de 2018, por el cual, el Secretario de Planificación prioriza el proyecto de fortalecimiento en el control de tránsito que se encuentra dentro de los proyectos de inversión de la Agencia Metropolitana de Tránsito que será la entidad ejecutora. El segundo requisito señala que las transferencias de recursos deben ser exclusivamente para temas en el ámbito de las competencias de cada entidad pública otorgante, en este caso, la competencia en materia de transporte terrestre el Municipio lo tiene a través de las disposiciones contenidas en la Constitución, el COOTAD y la Ley Orgánica de Transporte Terrestre. El tercer requisito señala que debe estipularse claramente el plazo de vigencia, que no sea de renovación tácita e indefinida, así, cuando se explique la resolución verán que el plazo para el presente plan, se ha establecido hasta junio de 2019, contados a partir de la emisión de la resolución. Como cuarto requisito, el Código señala que no se pueden efectuar transferencias para propósitos que deberían realizarlos a través de procesos de contratación pública, en este caso, el servicio de transporte público es un contrato de concesión definido de acuerdo a la Ley Orgánica de Transporte, donde el Municipio entrega en concesión las rutas y frecuencias que son de nuestra propiedad. Y, finalmente, señala que previo al proceso de renovación de un convenio que sería el caso, porque tenemos un plan de antecedente que fue aprobado en el 2015, debe haber un proceso de evaluación de los resultados de este plan, entonces, para el efecto hemos enviado los informes levantados, tanto por la Agencia Metropolitana de Tránsito, como la Secretaría de Movilidad, que en el ámbito de sus competencias fiscalizó el plan que se dispuso en el 2015, mediante la resolución 57 de 21 de febrero de 2015.

A continuación procedemos a la presentación respecto de la evaluación del plan de fortalecimiento.

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** Aquí es importante destacar, señores Concejales, que la evaluación del plan es una evaluación de los parámetros que fueron emitidos por la Secretaría de Movilidad en su momento. Estos parámetros nos permitieron evaluar a las unidades de transporte público en una tabla y esa tabla es la que estamos evaluando en este momento. Cuáles son los indicadores al inicio del plan y cuáles fueron los indicadores al finalizar el plan.

**Sr. Francisco Arauz, funcionario de la Secretaría de Movilidad:** Muy buenos días señores Concejales, soy Francisco Arauz. La evaluación consistió, primero, haciendo un análisis de cómo se encontraba en ese momento la situación del transporte, como podemos ver, existió una desconfianza, existió un mal trato, inseguridad, el tema de impuntualidad y el tema de la situación del parque automotor. Dentro de esto, contaban con 9 parámetros que debían ser fiscalizados, estos 9 parámetros son, el fortalecimiento de la caja común, el buen trato al usuario, el servicio de transporte, el respeto a los límites de velocidad, el respeto a los usuarios con capacidad reducida, respeto a las paradas de buses, el cumplimiento de los índices operacionales, la limpieza de la unidad, el sistema de información al usuario; y, la adecuación de las unidades para personas con discapacidades. Esta tabla nos permite observar cuál es la calificación, en porcentaje, que debían contar cada uno de estos índices para ser evaluados. Los que eran caja A y los que eran caja B. los que estaban en A iban a tener un porcentaje de USD 1000, iban a cobrar un valor de USD 1000, y los que estaban en B, USD 450. Esos son los 9 parámetros con su tabla de calificación en porcentaje. Bien, en el fortalecimiento del sistema de caja común se tenían 7 parámetros, en esto lo que es importante anotar es que se manejó inicialmente, el primer semestre lo manejó la Agencia Metropolitana de Tránsito, el segundo semestre esto pasó a manos de la Secretaría de Movilidad, esto era la estructura organizacional propiamente de las operadoras de transporte, debían contar con un plan de operaciones, un plan de mantenimiento, un sistema de recaudo y una distribución de ingresos. En estos 5 puntos se trabajó intensamente para que justamente las operadoras mejoren y desarrollen cada uno de estos puntos, en algunos casos, en algunas operadoras no tenían. La forma de fiscalización en despacho, ¿qué es lo que se hacía y cómo se hacía? El levantamiento de la información de la revisión de documentos, de la inspección física, visual, es decir, personal uniformado se encontraba en cada uno de los puntos, como ustedes pueden ver en la fotografía y se hace una verificación visual de la unidad, desde los neumáticos, carrocería, documental, todos los elementos que estaban establecidos para poder tener una evaluación real de cada una de las unidades. La verificación en ruta, esto es muy importante anotar porque la verificación se la hacía



con un funcionario, un fiscalizador completamente uniformado, con una autoridad subiendo en la unidad, iba en un punto estratégico de la unidad en donde hacía el recorrido de toda la ruta del bus, entonces, es importante anotar que, obviamente mientras se encontraba la autoridad uniformada presente en el bus, hubo siempre una muy buena predisposición, un buen manejo del trato y de los índices de calidad que se estaban fiscalizando, más adelante ustedes van a ver los índices con los cuales empezó y con los cuales terminó, pero es importante anotar que cuando hay la percepción de que está el control alado de uno, los controles, el desenvolvimiento de estas unidades, de los conductores y del servicio, obviamente era bueno. El promedio de flota que se fiscalizó era promedio de 2300 en el 2014 y en el 2015 2293 unidades, en el 2016 se ve un crecimiento a 2360 unidades y en el 2017, así mismo, 2377.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Esta es ruta urbana ¿no? ¿Es Intracantonal?

**Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad:** Así es, es intracantonal urbana. Intracantonal es todo el transporte público dentro del cantón, dividido en urbano, en rural y en combinado. O sea, tendríamos que aclarar aquí que es sólo la flota intracantonal urbana.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Eso.

**Sr. Francisco Arauz, funcionario de la Secretaría de Movilidad:** Este es el cuadro que refleja el pago de la compensación durante los períodos en trimestres, estos fueron 9 trimestres. El último trimestre fue cuatrimestre, entonces, cada uno de estos nos refleja los meses, la flota; la flota quiere decir las unidades que existían, que fue mandada por la Secretaría de Movilidad, tenemos las unidades acreditadas, es decir, a quiénes se les desembolsó el dinero y por último, las que no recibieron la compensación. Tenemos dos valores, de esto la flota era 65.035 unidades, las acreditadas fueron 57.229 unidades y las que no recibieron compensación fueron 7.782 unidades, teniendo un resultado de USD 54'527.450. Los resultados que se pudieron o se pueden observar es una mejora en la estructura organizacional del transporte, obteniendo entre otros el talento humano con un 100% administrativo que ya se encuentran afiliados a lo que es el seguro, el sistema IESS, todas las personas que tenían talleres, todas las operadoras que no tenían talleres propios hoy tienen un 43% y los otros que tienen un 57%. Antes, lamentablemente las unidades o los conductores se convertían en los mecánicos de sus unidades o no había una coyuntura respecto a este tema. De 14 operadoras han empezado a laborar, a trabajar con páginas web, páginas propias que permiten a los usuarios tener información, poder en línea tener información de las rutas, intervalos, horarios y demás de cada una de estas operadoras. Los depósitos de los recaudos se realizan en cuentas bancarias a nombre de la operadora, ya no son a nombre de los

señores gerentes o directivos como ocurría anteriormente. Los resultados, tenemos de igual manera que nos permite observar, primero, entre 26 y 21, después tenemos avance al 42, posterior fueron subiendo hasta llegar al 45. El cambio de vehículos por unidades nuevas, también hubo un cambio en el parque automotor, se puede observar en el 2013, creció bastante hasta 2016, es decir, una renovación del parque automotor bastante importante.

La revisión técnica vehicular, como ustedes pueden ver, en el 2013 apenas aprobaron 1706 y hubo un crecimiento en el 14, en el 15 y hasta en el 2016 a 2171 unidades, esto quiero decir que las unidades empezaron a aprobar, había una preocupación de las operadoras de transporte para que sus unidades aprueben porque obviamente esto también era un requisito para poder recibir la compensación, entonces eso ayudó a que haya un crecimiento favorable respecto a esto, y esto beneficia obviamente porque las unidades eran sometidas a las revisiones técnicas y cumplían los parámetros que debían cumplir.

**Concejal Sergio Garnica:** Una pregunta, ¿de 2013 a la fecha ha habido alguien a quien se le negó ya el permiso de operación por incumplir o reincidir en el incumplimiento de la norma?

**Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad:** En temas de revisión técnica vehicular, lo que manda la ordenanza es la revocatoria de la habilitación operacional.

**Concejal Sergio Garnica:** ¿Hubo revocatorias?

**Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad:** Por supuesto.

**Concejal Sergio Garnica:** Esa información sería bueno tener.

**Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad:** La tenemos en la Secretaría de Movilidad, no hay problema, vamos a sacar reportes.

**Concejal Sergio Garnica:** Para ver desde 2013 a la fecha si ha habido revocatorias.

**Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad:** Hay que obtenerlo del sistema pero existe.

**Concejal Eduardo Del Pozo:** Es importante tener en este punto, la información de los controles aleatorios en la vía pública, el cumplimiento del literal a) de los parámetros

de emisiones de gases, y de los índices en vía pública en estas revisiones aleatorias para poder ir cruzando y verificar qué tanto pasan y después incumplen.

**Sr. Francisco Arauz, funcionario de la Secretaría de Movilidad:** Este cuadro es sobre los siniestros de tránsito, esto nos permite ver que hay un crecimiento respecto a los años, en el 2015, si ustedes pueden observar, hay 1522, en 2016 1107 y por último en 2017 hay 698. Esto ha permitido que haya un decrecimiento en la accidentabilidad. Contribuimos al control, al seguimiento, a la fiscalización y a todo lo que se ha venido desarrollando.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** ¿Cuál es la fuente de estos datos que tenemos aquí?

**Sr. Francisco Arauz, funcionario de la Secretaría de Movilidad:** Esto es, tanto de la Agencia Nacional de Tránsito que maneja toda la base de datos.

**Concejal Sergio Garnica:** Pero la Metropolitana debe ser quien levante esa información.

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** Todas las infracciones de tránsito entran al sistema de la Agencia Metropolitana de Tránsito y de ahí hemos tabulado toda esta información.

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** No sé si ustedes recuerdan, al año 2014, 2013, teníamos accidentes en el transporte público, me acuerdo que apenas llegamos al Municipio, un accidente que hubo en La Gasca, cuando un bus bajó cerca del Supermaxi de La Gasca, se dio contra el poste y el bus ingresó a una vivienda, entonces eso pasó justo en el año 2014. A raíz de que nace el plan, el hecho de estar los controles, cumplir la revisión técnica vehicular, el trabajo que hizo fiscalización de la Agencia en los patios de operación, controlar los índices operacionales, el origen, el destino, eso contribuyó a que disminuya el número de accidentes, heridos y fallecidos, por usuarios del transporte público.

**Sr. Francisco Arauz, funcionario de la Secretaría de Movilidad:** Eso es lo que refleja este cuadro exactamente, es decir, en 2015 existieron 815 y en 2016 descendió a 539; y, en el 2017 a 302. Logros en la administración, se cuenta ya con elementos tecnológicos que nos permiten realizar las mediciones de velocidad, esto fue una adquisición que se logró con la Agencia Metropolitana de Tránsito adquiriendo 2 equipos móviles, radares de velocidad los cuales están operativos y se han mantenido y permitieron en los últimos trimestres realizar un trabajo científico de control.

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** Aquí es importante rescatar que esta adquisición de equipos la quisimos realizar apenas avanzó el plan primero no teníamos equipos homologados, después hubo un concurso, lastimosamente la empresa no nos quedó bien, tampoco nos pudo entregar los equipos y finalmente, en el último concurso se pudo realizar a fines de diciembre del año 2016, nos entregaron los equipos y después de haber sido calibrados y aceptados, empezaron a funcionar y siguen funcionando desde marzo de 2017. Estos son unos equipos móviles que se los instala en puntos estratégicos, donde se puede tomar la medida focalizada de la unidad que viene y 200 metros más adelante un funcionario de la Agencia Metropolitana de Tránsito detiene al bus y le indica que ha cometido una infracción de tránsito por exceso de velocidad, estos equipos no se tuvo en el principio del plan pero ya al final del plan contamos con estos equipos. Son dos radares móviles.

**Sr. Francisco Arauz, funcionario de la Secretaría de Movilidad:** Así también, en la coordinación con la institución pública, EPMMOP, se pudo trabajar y se hizo la instalación horizontal y la señalización de 671 puntos de parada, esto era muy importante, la necesidad digamos, siempre de los usuarios.

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** Hasta ahí es la evaluación del plan que empezó en el año 2015 y terminó en el 2017.

**Concejala Daniela Chacón Arias:** Tengo tres preguntas sobre la información que han incluido en esto. Ustedes dicen que tenían servidores públicos designados por la Dirección de Fiscalización de Tránsito para hacer las verificaciones, ¿cuántos servidores públicos estaban destinados para ese proceso?

**Sale de la sala de sesiones el señor Concejal Eduardo Del Pozo (11h15)**

**Sr. Francisco Arauz, funcionario de la Secretaría de Movilidad:** Específicamente en los puntos operativos eran brigadas, eran 5 brigadas que estaban trabajando permanentemente en cada uno de los tachos, estas brigadas estaban compuestas de 5 fiscalizadores, un supervisor, aparte de eso habían otras brigadas que se movían, haciendo lo que es RTV, es decir, la revisión técnica vehicular, son varios costos, el numérico de personal que estaba designado estaba en 110 personas, contando con lo que es administrativo, entonces estas 110 personas estaban distribuidas en varias actividades, unos desarrollaban fiscalización en despacho, otro realizaba en ruta, el otro hacía revisión técnica vehicular, grupos, estoy hablando, revisión técnica vehicular en ruta, cierto, es decir, paraban y con los opacímetros y las medidas comenzaban los controles, el otro que hacía lo que al final hicimos, radares, es decir, hacíamos controles, y por último toda esta información tenía que ser tabulada, procesada y emitida para obtener los resultados.

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** Creo que es importante que cada expediente o cada carpeta de cada señor transportista tenía aproximadamente entre 40 o 50 hojas por mes, entonces eso conforma un expediente y eso era tabulado electrónicamente para poder ser remitido al pago, entonces, había un equipo, como bien lo dice Francisco, que era el área administrativa donde toda la información llegaba y estas personas procesaban toda la información y tabulaban para ver si accedían o no accedían al pago los señores conductores.

**Concejala Daniela Chacón Arias:** También señala que hay casos en que las unidades no se presentaban a las fiscalizaciones, ¿qué porcentaje mensual de unidades no se presentaba?

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** Bajo un 10%, tal vez un poco menos. Principalmente las situaciones por qué no se presentaban las unidades, obviamente son cosas particulares de ellos, pero por lo general eran situaciones que estaban detenidas las unidades, se encontraban en mecánica o simplemente no daban alguna justificación, pero los porcentajes en la primera parte. Bueno, las pagadas, quiere decir que no pudieron haber cumplido, se debió haber presentado, el haber fiscalizado, el haber sido fiscalizadas no les garantizaba el pago porque era continuar el proceso, entonces, a la que no se fiscalizaba porque no se presentó la unidad, esa sí, no se pagó. Ejemplo, en marzo de 2015, 350 unidades no fueron pagadas y casi es una variable muy pequeña. En junio de 2017, 347 unidades no fueron pagadas, lo que podríamos hacer es sacar un desglose de los motivos por los cuales no se les pagó a estas 350 unidades, creo que eso, a la señora Concejala le va a dar mucha más información. Con mucho gusto.

**Concejala Daniela Chacón Arias:** Finalmente, en el tema de las licencias, ustedes hacen una desagregación del tipo de licencia que tienen los conductores y la mayoría, más del 60% tienen licencia tipo E, ¿esta licencia habilita para construir transporte público?, ¿por qué hay la diferencia entre estas licencias?

**Sr. Francisco Arauz, funcionario de la Secretaría de Movilidad:** Lo que nosotros queríamos expresar principalmente cuando nosotros iniciamos los controles de fiscalización, se encontró una gran cantidad de personas que no deberían estar manejando.

**Concejal Sergio Garnica:** ¿Cuántos?

**Sr. Francisco Arauz, funcionario de la Secretaría de Movilidad:** No podría decir el número pero por lo menos había un porcentaje bastante alto en la variación de conductores que no tenían que estar haciendo eso, entonces, ustedes recordarán que en

algún momento los señores transportistas manifestaban que exactamente no había la mano de obra necesaria para poder dar el servicio, entonces, yo creo y considero, con su mejor criterio, justamente la fiscalización del trabajo que se vino haciendo, forzó para que estas personas que se desvinculen, no puedan seguir manejando; y, nosotros, mientras se hizo la fiscalización, obviamente no permitíamos que ninguna unidad salga sin que el conductor esté plenamente calificado para dar el servicio, sino, nosotros como autoridad, qué estaríamos haciendo ahí si hubiéramos permitido. Entonces, si se evidenció que existía esta falencia en el transporte público, a eso hacíamos referencia.

**Concejala Daniela Chacón Arias:** Y, ¿cuál es la licencia que habilita a conducir transporte público?

**Sr. Francisco Arauz, funcionario de la Secretaría de Movilidad:** La E, profesional.

**Concejala Daniela Chacón Arias:** ¿Y la D?

**Sr. Francisco Arauz, funcionario de la Secretaría de Movilidad:** Ya es una categoría mayor, permite Trolebús, servicio de pasajeros.

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** Pero lo que vamos a sacar, la estadística exactamente es de cuántos en un principio no podrían manejar estas unidades.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Bladimir, por favor.

**Ing. Bladimir Ibarra, funcionario del despacho del Concejal Carlos Páez:** Las unidades que prestan servicio de alimentación o que prestaron servicio de alimentación a la empresa de transporte de pasajeros durante el período de compensación, accedieron al beneficio de compensación adicional, en sí, cuántas desde el inicio, cuántas al final, en las distintas modalidades que se prestó el servicio de alimentación, ustedes saben, hay unas con contrato, otras con convenio, etcétera. ¿Tienes ese reporte?

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** Sí, accedieron al pago, porque no existía ninguna restricción a que tengan trabajo con la empresa de pasajeros y no acceda a los pagos.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Antes de continuar con la fiscalización de agosto a diciembre, creo que es importante pasarle esto a Concejo luego de que se discuta el contenido de la resolución, que se amplíe esta disposición,

porque planteado así como se plantea, muchas veces como que no se evidencia el trabajo que se ha hecho. Creo que el cuadro desagregado de cómo están conformadas las brigadas, el efectivo de cada brigada, los operativos, eso es importante, el índice de accidentabilidad hasta el 2011 estuvo en menos, estuvo en un dígito por cada 100 mil y creo que ese mismo parámetro debería emplearse aquí, aquí se está sumando el acumulado de todos los años, de cada año pero no en función del parámetro que utiliza la Secretaría de Gestión de Riesgos y también, entiendo, la Dirección de Riesgos del Municipio. Esto es fundamental porque parece que no hay ni noción en función de ese parámetro en relación a 2010, 2011 y 2012. Comenzó a bajar del 13 por cada 100, al 12 llegó a un mil, eso sería bueno indicar, de pronto hay un decrecimiento y sí queremos ver eso más en detalle. Estamos contrastando la información y lo que ustedes presentan como un logro textual en cuanto a señalética horizontal y vertical en 671 puntos, ¿en dónde están esos puntos?, porque los fiscalizadores que son los Concejales, en el Concejo, van a querer esa información para verificar y no concuerda con lo que han afirmado los miembros de la comisión general hace un momento, de que uno de los incumplimientos, además de la capacitación es el no haber cumplido con un plan de señalética a cargo del municipio; entonces, claro, se ha hecho cosas pero de pronto está pendiente algo y si presentamos así, de manera transparente, viabiliza la disposición. ¿Cuántas revocatorias de permisos?, necesitamos saber en qué fechas, cómo están, porque ese es un índice de que estamos aplicando el régimen sancionatorio y no nos hacemos de la vista gorda, no pago a la fiscalización, han sido revocados tantos en estos meses o años, y revocados definitivamente o volvieron a la semana siguiente; y, también cuántos no accedieron al mecanismo de compensación, las licencias igualmente, lo que han citado es importantísimo, nos hicimos cargo de un porcentaje X de licencia C, y ahora estamos en el porcentaje ya todos con licencia E. Estos son los elementos que les pedimos por favor, en la presentación, cuando vayamos a Concejo, evacuarse, tienen que evacuarse aquí como procedimiento, formalidad y demás, debe incluirse.

**Concejala Daniela Chacón Arias:** Perdón, señor Presidente, se me escapó una pregunta. ¿Cómo era la valoración de las denuncias que recibían de la ciudadanía para la evaluación del índice de calidad?

**Sr. Francisco Arauz, funcionario de la Secretaría de Movilidad:** Las denuncias podían llegar por diversos canales: redes sociales, escritas, el Ecu 911 y lo que es el 1800 AMT, cualquiera de estas denuncias eran canalizadas a un centro nuestro al que llegaba la información. Teníamos una unidad inmediata de atención a denuncias. Esta brigada salía y daba localización a la unidad y se le interceptaba; primero se le daba un seguimiento a la unidad, se le interceptaba y se le hacía una verificación. Se exponía la denuncia, obviamente guardando la confidencialidad de las personas y se tomaba procedimiento según corresponda. Yo quiero ser muy claro en el sentido de que, por

ejemplo, le decían que no le han devuelto el pasaje, o que le trató mal a la señora. O que se portó grosero, alguna cosa, entonces, obviamente, para poderle sancionar, exclusivamente por haberle tratado mal a la señora x, no se podía hacerlo de otra manera ya que no estaba un funcionario público en el momento de la acción, no fue evidente, pero nosotros hacíamos el seguimiento, interceptábamos a la unidad, se hablaba con el conductor y el ayudante, y se les expresaba la situación. Además de eso, se hacían los comunicados internos desde Fiscalización, a las operadoras de transporte, indicándoles tal o cuál novedad que se había presentado y en muchos de los casos teníamos la respuesta de la operadora en la que decían que había sido removido el conductor, que había sido sancionado el conductor o había sido separado de la operadora; y, eso en algunos momentos se daba contestación a la persona denunciante.

Ahora, aplicándolo a la fiscalización y para el pago de la compensación, solamente en los casos que podía darse y constatarse el hecho, porque no podíamos bajarle los puntos si no se pudo verificar y estar presente como establece la norma.

**Concejala Daniela Chacón Arias:** Presidente, que nos hagan llegar el listado de las denuncias recibidas por la ciudadanía de los diferentes canales, desde la implementación del plan de la calidad y cómo fueron atendidas esas denuncias.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Por favor, por escrito, a través de la Secretaría de la Comisión.

**Concejal Sergio Garnica:** Presidente, a mí me parece muy importante reconocer que dado el trabajo de fiscalización, y de parte de la dirigencia también de las empresas involucradas en este tema, hay resultados que evidentemente son positivos, pero sí queda una preocupación sobre el trabajo que vienen desarrollando al interior de cada compañía o cooperativa, los dirigentes, ¿por qué?, muchas veces los dirigentes hacen esfuerzos que son evidentes para poner desde su contingente el mejoramiento de la calidad de servicio, pero los choferes o conductores no responden a la misma velocidad o con el mismo compromiso, no con la dirigencia mismo sino con la ciudadanía. A qué voy, si vamos en algún recorrido, sigue lamentablemente dándose por determinados transportistas, el correteo, el maltrato al usuario, esas estadísticas sí sería bueno también mantener, cómo ha mejorado el tratamiento, qué se está realizando, una coordinación desde la Secretaría de Movilidad, la Agencia Metropolitana de Tránsito y los dirigentes para precisamente capacitar a los conductores, a las azafatas, operadores, de tal suerte que no quede aislado cada uno de los esfuerzos sino que vaya en conjunto. La preocupación del ciudadano, y lo he dicho públicamente, yo no tengo a veces inconveniente inclusive en que se les revise el costo del pasaje, pero que me den un servicio de calidad y a eso es a lo que vamos. Si es que nosotros solventamos un mejoramiento evidente de la calidad del servicio, se desanudan todos los problemas,



tanto al interior del Concejo como, con mayor razón, afuera con el ciudadano. A mí sí me parece que deberíamos reformular estrategias para mejorar la calidad desde ese punto, que sí, todavía le veo con preocupación, las quejas se van evidenciando, que no paran donde corresponde, cuando ven adultos mayores o niños no recogen porque no les es rentable el pasaje, si el correteo, a quiénes no les ha pasado, irrespetan el carril derecho que es por donde deben circular, inclusive a exceso de velocidad, en fin. Entonces, ese tema deberíamos seguir retomando y adicionalmente, hay un producto que se nos expuso el año anterior sobre una reingeniería de rutas y frecuencias, que eso va a ayudar muchísimo también a los señores dirigentes y transportistas para evitar ese tipo de inconvenientes, entonces este es un tema de un trabajo global, integral y no de manera aislada. No sólo con el informe de la fiscalización las cosas ya van a dar por hecho que va a haber una mejora como se quiere, sí es una pata más de todas las que se deben armar, pero sí hay que dar fuerza a ese contacto directo entre el pasajero, el ciudadano, con el conductor y con quienes están conduciendo las unidades. Gracias.

**Concejel Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Continúe.

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** Gracias señor Presidente. Con la experiencia ya al término del plan en el mes de junio, se tomaron varios correctivos y se realizó fiscalizaciones comprendidas entre el mes de agosto a diciembre, y se crean, lo más importante, lo que es la unidad de fedatarios. La unidad de fedatarios en la segunda evaluación, son personas agentes civiles de tránsito, fiscalizadores vestidos de civil que suben a la unidad, cancelan el costo del pasaje y van a la parte posterior del bus y acompañan aproximadamente entre 20 o 25 minutos a la unidad, y ven el comportamiento del conductor, del ayudante, si van con las puertas cerradas, si respetan el número de personas que deben ir en la unidad, esto es lo más importante del plan.

**Sr. Francisco Arauz, funcionario de la Secretaría de Movilidad:** Sí, fue indudablemente poder tener un resultado del diagnóstico muy claro respecto a la realidad de ir en transporte público, ya que, ustedes entenderán que cuando estaba un señor uniformado, cuando estaba el fiscalizador uniformado, identificado plenamente desde el despacho, había una actitud; en cambio, con esta implementación de los señores fedatarios, estos compañeros se suben a la unidad, no en el despacho sino en cualquier parada x, sin que nadie tenga conocimiento, suben, pagan el pasaje como un usuario más y ellos van, como bien lo indicó el señor Secretario de Movilidad, realizando la inspección, verificando estos parámetros que son los que estamos propendiendo, el respeto a los límites de velocidad, el respeto a las paradas, el cambio brusco de carril que es ese rebasamiento y el trato al usuario. Los tipos de fiscalización se realizan, de igual manera, en el despacho; estamos propendiendo a que se mantenga lo del despacho, origen y destino y la fiscalización o inspección visual. La fiscalización

en los ejes viales, esto quiere decir que se haga el trabajo en puntos estratégicos de la ciudad, en puntos estratégicos de la ruta, los operativos de revisión técnica vehicular, lo que es opacidad, mantener el trabajo con los equipos tecnológicos por la Agencia; y, la fiscalización en ruta que es lo que nos está dando mayor resultados, que es los fedatarios. Los resultados en la fiscalización de despacho y origen, el total de unidades que se hizo la fiscalización, se hizo a 2.370 unidades, unidades inspeccionadas sin novedad se obtuvieron 2.962 y unidades que fueron citadas y evidenciadas inconvenientes o infracciones fueron 105 unidades; y, se retuvieron 3 unidades. Ya como resultados, en la primera fase, ustedes recordarán, no se les retenía, ahora se hizo detenciones a unidades por exceso de velocidad y demás factores que pudieron haberse dado. De igual manera, detalle en lo que son controles de velocidad de los radares que se expuso hace un momento, se hicieron a 2.747 unidades, de estas se citó a 244 unidades.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** ¿En qué período es todo esto?

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** Eso es del mes de agosto a diciembre de 2017. Es posterior al plan, continuamos con la fiscalización, pero se empleó la unidad de fedatarios, con la experiencia en los parámetros que se hizo en el plan de fortalecimiento, se hizo estas inspecciones para tener mayores insumos hacia un nuevo proyecto de retribución a la calidad del servicio.

**Sr. Francisco Arauz, funcionario de la Secretaría de Movilidad:** Así mismo, lo que son los resultados de revisión técnica vehicular, estoy hablando de opacidad, controles en ruta, como se puede observar en la fotografía, ese es el equipo funcional, un aparato que nos permite hacer las mediciones del humo negro que emite la unidad, de esto se hicieron inspecciones a 5.519 unidades, de estas, 4.610 unidades pasaron.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** ¿4.500 inspecciones?

**Sr. Francisco Arauz, funcionario de la Secretaría de Movilidad:** Inspecciones. De éstas, fueron citadas y tuvieron informes de incumplimiento, 905 fueron 4 unidades retenidas.

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** Esta lámina creo que es muy importante, señores Concejales, porque ya se evidencia el trabajo de los fedatarios. El trabajo de los fedatarios, como bien lo indican, ellos realizaron 4.854 inspecciones, de estas 4.854 inspecciones, 1932 inspecciones que es el 39.80% no tienen novedades, pero el 60% tienen novedades; y, ¿sobre qué tienen estas novedades?, es, cambio brusco de carril, 478 unidades, circulan con puertas abiertas, 1.828 unidades, no respetan las paradas 616 unidades. Este trabajo del fedatario lo que nos ha permitido es, como en

un principio el agente o fiscalizador iba uniformado, existía un buen comportamiento. Al tener un agente encubierto o tener un fedatario, se comenzó a evidenciar un cambio notable. No está aquí el cuadro pero le vamos a incorporar, cómo el primer mes que se evaluó hubo una gran cantidad de incumplimientos y después, los señores conductores fueron mejorando ese comportamiento. Lo último son los resultados globales de la fiscalización de planta.

**Sr. Francisco Arauz, funcionario de la Secretaría de Movilidad:** Así, es. Se ejecutaron un total de 15.755 fiscalizaciones, de las cuales se emitieron 4.176 citaciones por incumplimiento de los parámetros establecidos que corresponden esto a un 26% de incumplimientos. 28 unidades fueron retenidas por varias causas, es importante ver que cambió muchísimo, hubo un cambio respecto a poder manejar, a las citaciones, las fiscalizaciones y poder tener una visión sancionatoria respecto a eso. Tenemos el cuadro total de unidades fiscalizadas, son 2.446 unidades, de estas, en fiscalizaciones de despacho fueron citadas o tuvieron informe 105, retenidas 3 y fugadas ninguna. En controles de ejes viales, en estas hemos tenido 224 que tuvieron citaciones, informe de incumplimiento, 21 unidades retenidas y 0 fugadas. En el irrespeto a paradas tuvimos que 2.922 unidades tuvieron citaciones o informes de incumplimiento, 0 retenidas, 0 fugadas. En los operativos de revisión técnica vehicular tenemos que 905 unidades fueron citadas o tuvieron informes; y, 4 unidades fueron retenidas por RTV.

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** Este es el trabajo, como ustedes pueden ver, irrespeto a las paradas, puertas abiertas y correteos, ese es el trabajo de los fedatarios, entonces ese trabajo es el que se tiene que fortalecer y ese trabajo es el que se tiene que identificar en el nuevo plan.

**Concejal Sergio Garnica:** En ese no hay retención del vehículo.

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** No, podríamos retener el vehículo por exceso de velocidad, pero ese trabajo no es el que hace el fedatario, el fedatario lo que hace es, ve el comportamiento de conductor, ve el comportamiento del ayudante, vemos si el conductor va con puertas abiertas o puertas cerradas, si lleva exceso de pasajeros, irrespeto al trato al usuario; o sea, básicamente, donde estamos controlando es el respeto que se tiene que tener al usuario, desde un fedatario que está sentado en la parte posterior, viendo el comportamiento.

**Concejal Sergio Garnica:** ¿Cuántos fedatarios existen en el Municipio?

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** En este plan, lo que hicimos es sacar todas las personas administrativas, casi de los 110 eran 60 personas que estaban trabajando como fedatarios, entonces a ellos, encontramos inclusive el mecanismo de

darle los recursos, se subían, hacían todo el trabajo y cuando terminaban su trabajo se acercaban al conductor, le indicaban la credencial, yo soy funcionario de la Agencia Metropolitana de Tránsito, este es el informe de que usted incumplió o le felicito porque ha hecho un buen trabajo y después de eso se bajaban y cambiaban de unidad.

**Concejal Sergio Garnica:** Pero, ¿son aleatoriamente designados, no están solamente en un sector?

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** No, el proyecto en un principio fue que estos fedatarios circulaban por toda la ciudad porque no queremos que los conductores los puedan identificar.

**Concejal Sergio Garnica:** Sí, porque en un momento determinado pasó aquello, inclusive tuvieron que poner la denuncia, porque ya sabían quién es el fedatario y le esperaban con cafecito.

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** Con los fedatarios yo creo que no, tal vez eso pasó con los fiscalizadores que estaban en el despacho, pasaban todo el día junto al despacho de ellos, o yo les empecé a mover, pero obviamente sabían que estábamos ahí porque la presencia uniformada obviamente es muy palpable.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Hasta que ubiquen la lámina, ¿han hecho reuniones de evaluación con los prestadores de servicio para direccionar a qué operadora y qué unidades de cada operadora son los que tienen problemas, y seguimiento o retroalimentar?

**Sr. Francisco Arauz, funcionario de la Secretaría de Movilidad:** Sí, trabajaron muchísimo.

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** Perdón, señor Concejal. Justamente, con los fedatarios llegamos a hacer este trabajo que no se lo hizo anteriormente, y hemos sacado, hicimos una regla de transporte, señor Presidente. ¿Cuáles son las operadoras más citadas? En base al número de rutas que tiene cada unidad, nosotros podemos identificar cuáles fueron las unidades más citadas.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Pero, terminemos esa diapositiva.

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** Sí, esa no se ha impreso, pero está ahí.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Ahí están los nombres, las operadoras, ¿por qué no nos hacen llegar eso?

**Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad:** En el informe sí se encuentra, al momento de la impresión no sé lo que pasó porque no está.

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** Pero están las operadoras más citadas, por ejemplo, COLESTRAN, tiene una flota de 232 unidades pero tiene 94 citaciones, entonces eso significa que el 45% está incumpliendo, estamos comparando la cantidad de flota que tiene con la cantidad de citaciones que tuvo esa operadora, ellas son las más citadas; y también deberíamos felicitar a las menos, que por ejemplo es, tiene una flota de 43 unidades y tiene 48 citaciones. Estas citaciones son los informes que hicieron los fedatarios de que no trabajaron.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Águila Dorada, 155 citaciones.

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** La mejor operadora es Secuatrans que tiene una flota de 18 unidades y sólo tiene 5 citaciones. Justamente, en un trabajo en conjunto con la Cámara, que nos pidió esta información y se les reenvió esta información, porque ellos a la vez comenzaron a llamar la atención a sus compañeros transportistas.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Estas citaciones, ¿a qué más se deben?

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** Las citaciones fueron por puertas abiertas, irrespeto al pasajero, correteo, que eran fáciles de evidenciar.

**Concejal Sergio Garnica:** ¿Esto fue dentro de los 30 días que hicieron la fiscalización?

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** Esto es, exactamente desde que se creó la Unidad de Fedatarios, que fue el 15 de septiembre, bueno, se creó el 15 de septiembre hasta finales de diciembre. Ese es el trabajo que hicieron los fedatarios que creemos que es un trabajo que tenemos que repotenciar y tenemos que fortalecer porque eso nos va a permitir mejorar la calidad del servicio.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Yo preguntaba, porque como la Secretaría tiene a su cargo, impulsar todo el proceso de implementación de rutas y frecuencias, aquí hay un indicador que debe alimentar ese trabajo, puertas abiertas, incumplimiento de tabla operacional, exceso de velocidad y de paradas, refleja de pronto una excesiva competencia sobre carga sobre una ruta, que les obliga a ciertas conductas, es mi criterio, puedo estar errado, pero creo que ahí está la alimentación

adecuada, porque no solamente es sanción; seguimos con la sanción pero si la disputa es fuerte en determinado corredor o una ruta, la solución es otra, puede ayudar mucho.

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** Hasta ahí, señor Presidente, es la evaluación del post plan que nosotros lo llamamos, el post plan nos ha servido a nosotros para corregir los errores que se pudo haber tenido en el primer plan, evidenciar que se puede mejorar en un trabajo en conjunto con la creación de los fedatarios, tenemos que repotenciar; y, en base a toda esa experiencia, a continuación le vamos a presentar un proyecto de resolución para la futura, de ser el caso, retribución a la cadena de servicio.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Insisto, antes de pasar al contenido técnico, corrijan todos los elementos e incorporen todo lo que hemos pedido para la presentación, eso va a ayudar a un mejor manejo de la discusión en el Concejo. Nosotros estamos conociendo más a fondo, pero hay 17 concejales que son de otras comisiones, que no conocen bien. Ha hecho un gran trabajo la AMT, hace falta mucho por hacer, pero creo que es un gran paso del equipo.

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** Sobre el post plan, ¿no sé si tienen preguntas para incorporar datos adicionales?

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Avancemos.

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** El proyecto de resolución, antecedentes, el sistema de transporte público está conformado por 2.909 buses urbanos, 424 buses combinados y rurales que nos da un universo de 3.333 unidades de transporte público. 324 unidades son de propiedad municipal, 193 registros municipales no tienen vehículo, 654 unidades de transporte mantienen relación contractual con la empresa de pasajeros. El mecanismo, son donaciones no reembolsables previstas en el artículo 89 del Reglamento al Código Orgánico de Finanzas Públicas para proyectos de beneficio a la colectividad. Los objetivos, garantizar la mejora de la calidad de los servicios de transporte público, con indicadores visibles y medibles por la comunidad, dos, garantizar el acceso a las tarifas socialmente justas en los términos previstos en la Constitución y la Ley. Garantizar la sostenibilidad del sistema de transporte público en beneficio de la ciudadanía. Garantizar la continuidad de las soluciones integrales para el sistema de transporte público. Potenciar durante este tiempo la operación del subsistema de transporte convencional, integrado a la racionalización de rutas, frecuencias, orientado a reestructurar todo un sistema metropolitano de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito. Los parámetros de evaluación los hemos dividido en 5 y después vamos a tener el desagregado de estos 5: el fortalecimiento a la caja común, el

estado físico de la unidad, el trato y servicio al usuario, el estándar de operación y los estándares ambientales. Quién va a realizar ese trabajo es la Agencia Metropolitana de Tránsito y los medios de verificación serán los equipos tecnológicos con que cuenta la Agencia y la Unidad de Fedatarios. En los parámetros de evaluación tenemos, el estado físico de la unidad que estará compuesto de 9 parámetros y tiene una puntuación del 15% que es: la carrocería y la pintura, las ventanas, parabrisas, asientos, el conjunto óptico de las luces, los brazos de los limpia parabrisas, la limpieza externa e interna de la unidad, cintas retro reflectivas, identificación de la unidad y llantas en buen estado, con el parámetro de lo que se tiene que medir. El siguiente parámetro es el trato y el servicio al usuario, ese tiene el 40% de evaluación y este es el trabajo que van a realizar, en gran parte, los fedatarios, se va a evaluar el excelente trato al usuario, cordialidad, amabilidad, respeto, atención personalizada, cortesía, personal operativo no maltratará ni de obra ni de palabra a ninguna persona, mientras esté el funcionario, verán que el comportamiento de los conductores y de los ayudantes sea el correcto; personal operativo de las unidades, bien presentados, uniformados e identificados, que la unidad no circule con puertas abiertas o que circule con puertas cerradas, que el conductor no tenga objetos que distraigan mientras el conductor está manejando el bus, es decir que no utilice el celular básicamente, que respete la capacidad de los pasajeros que tiene que tener la unidad, que respete los límites de velocidad conforme a la ley, aquí es donde van a hacer los operativos en vía con los radares, que esté funcionando el marcador de velocidad de las unidades; y, que exista el espacio o el área adecuada, sin obstáculos, para personas con movilidad reducida. Todo esto suma un 40%. Estándares de operación va a sumar un 35% que es el horario del inicio y el cierre de las operaciones, la flota autorizada, la ruta, el intervalo de frecuencias de operación, la eficiencia administrativa, origen y destino mediante carteles y rótulos, paneles de información sobre las rutas, los horarios de operación, las paradas, la capacidad de la unidad, sistema informativo auditivo, las unidades que incorporen un sistema de informativo auditivo que pueda indicar cuál es la próxima parada, tendrán una evaluación positiva al respecto; y respeto a paradas establecidas para el embarque y desembarque de pasajeros, todos estos ítems suman un 35%. El 10% adicional, que con eso completamos el 10% es que esté, cuando se organicen los operativos de opacidad, las unidades estén dentro de los límites permisibles de opacidad, conforme a la normativa; y, que se respete la configuración del tubo de escape de conformidad, igual, a la normativa.

**Concejal Sergio Garnica:** ¿Pueden regresar una más? Hablamos de 35%, de 9 ítems, a su vez, ¿cómo subcategorizan el porcentaje para la medición y el cumplimiento de porcentajes?

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** Cada uno de los ítems va a tener una calificación individual, la Secretaría de Movilidad todavía tiene que desagregar, por

ejemplo, horarios de inicio, sobre 35 le daremos, digamos 5 puntos, pero la idea es que la suma de todo el puntaje va a llegar al 35, no va a ser que si cumpla todo esto o no cumpla, llegue a 35 sino vamos a desagregar.

**Concejal Sergio Garnica:** Ya, y en el total, la evaluación positiva es sobre el 70%, ¿cómo van a hacer?, porque, recuerden que nosotros en el proceso anterior empezamos con un rango y fuimos avanzando, pero lo óptimo sería el 100%. Obviamente el 100% va a ser imposible porque también hay una corresponsabilidad municipal frente a temas como las paradas de buses; pero, ¿cómo se va a manejar esos rangos?

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** Las unidades que superen el 75%, en un principio, acceden al pago, y este 75% lo vamos a manejar de una manera progresiva durante lo que dure el plan.

**Concejal Sergio Garnica:** Ya, pero la vez anterior llegamos hasta el 85.

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** Al 75. Empezamos en el 60 y terminamos en el 75. Ahora arrancamos en el 75.

**Concejal Sergio Garnica:** Y, ¿cómo vamos progresivamente, cada qué tiempo vamos progresivamente a implementar eso?

**Sr. Francisco Arauz, funcionario de la Secretaría de Movilidad:** Esa parte también estaría dentro de la regla técnica.

**Concejal Sergio Garnica:** Si es que tomamos de techo el 75, que se entiende que a estas alturas no debería ser del 75, sino, se me ocurre, el 85, eso es un tema para exigir el mejoramiento de la calidad, y yo no sé cómo va a implementando hasta llegar a la eficiencia. Me parece muy importante poner atención en estos puntos.

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** Podríamos incorporarlo de una vez en la resolución para que empiece desde 75 y al finalizar el plan esté en el 85, 87. Vamos a realizar un trabajo técnico para presentarles hasta qué parámetro vamos a llegar la evaluación; y, vamos a desagregar cada uno de los ítems también, que ustedes nos han pedido.

El destino de los recursos, esta ocasión va a ir para los urbanos y para los combinados y rurales que en el anterior mes no se los consideró. Como en esta ocasión no estamos considerando a los que tienen contrato o una relación contractual con la empresa de pasajeros, disminuimos una gran cantidad de unidades y estamos incorporando otra cantidad de unidades, entonces, las unidades que serían beneficiadas son 2.162



unidades, ese es el universo de las que podrían acceder al pago, el mecanismo de retribución es, los pagos trimestrales, posterior a la calificación obtenida por las operadoras de 75%, de manera inicial y le vamos a hacer una tabla hasta la finalización del plan, de forma progresiva, estaba previsto. Hemos previsto la cantidad de USD 1.000 mensuales a las unidades que cumplan con esta tabulación y también hemos acogido varias sugerencias y vamos a darles un premio a los transportistas que cambien de unidad, del bus tradicional, a una unidad eléctrica, a ellos les compensaremos con USD 2.000, siempre y cuando, también de la misma manera, cumplan, porque no por tener el bus eléctrico, si no llegan a cumplir la tabulación también no acceden al pago. Eso es algo que se está incorporando, el plazo termina en junio de 2019, ¿por qué en junio de 2019?, tenemos previsto que hasta junio de 2019 ya tendríamos integrado, debería entrar en funcionamiento el SIR, tanto en el Metro, que si bien no va a estar funcionando el Metro, pero en los subsistemas RT del transporte municipal ya debería estar funcionando. Entonces, ahí deberíamos revisar una tarifa para el transporte municipal y ahí hacer una evaluación del plan. Esto no implica, y hemos incorporado adicionalmente, de que las unidades también van a poder ser sancionadas administrativamente, si no cumplen por las mejoras de las cuales se estaba incorporando en la resolución. También, hemos incorporado que la Secretaría de Movilidad, la Agencia Metropolitana de Tránsito, realizarán encuestas periódicas; pero no la Agencia ni la Secretaría, sino, contrataremos a una empresa especializada, para que le consulte a la ciudadanía y que dé encuestas trimestrales de cuál es la percepción de la ciudadanía. Este también fue uno de los pedidos en la sesión, de uno de los señores Concejales, que se hagan evaluaciones trimestrales, aquí podríamos decidir si la evaluación la hacemos trimestral o semestral, pero queda a criterio que debemos tener las encuestas y la percepción de cómo ve la ciudadanía, la mejora de la calidad del servicio. De manera obligatoria, de forma trimestral, se pondrá en conocimiento de la Comisión de Movilidad los resultados de cada trimestre de la evaluación del plan y del resultado de las encuestas; y, hemos incorporado un capítulo de las denuncias, que las denuncias, como bien hemos optimizado el 1.800, la página web, los correos electrónicos y el aplicativo móvil con el que también contamos, para que las denuncias también puedan ser consideradas y puedan ser tabuladas, fiscalizadas y poder, de ser el caso, los compañeros tendrán que ser sancionados y no podrán acceder al pago. La ejecución del plan, tendría esto que estar esto aprobado en el Concejo Metropolitano con una resolución, en una sola sesión, la Secretaría de Movilidad tendría que emitir la regla técnica y la Agencia Metropolitana de Tránsito tendría que hacer la aplicación inmediata, una vez aprobada la resolución. Hasta aquí, señor Presidente, señores Concejales.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** ¿En consideración de los Concejales miembros de la Comisión?

**Concejala Daniela Chacón Arias:** Una pregunta, ¿cuántas unidades serían las que estarían aspirando a la compensación?

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** 2.162

**Concejala Daniela Chacón Arias:** Y, ¿los 18 millones que están planificando, para cuánto tiempo es?

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** Los 18 millones están planificados para 9 meses, ¿por qué 9 meses?, porque fiscalizamos por ejemplo, enero, febrero y marzo, tabulamos en el mes de abril y los pagos se hacen la primera semana del mes de marzo. Entonces, la fiscalización de los últimos 3 meses de este año, ese pago lo vamos a realizar el año 2019, no el año 2018, por eso la Administración General presupuestó para este año 18 millones y para el otro, los 18 millones si alcanzaría, tomando en cuenta de que vamos a pagar los 3 meses que no pagamos.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** ¿18 meses?

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** Exacto.

**Concejala Daniela Chacón Arias:** ¿Cuál es el total que se dispondría hasta junio de 2019?

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** Aproximadamente 18 millones. Exactamente, ya le digo señora Concejala.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** A junio de 2019, ¿no? Es este año con el presupuesto.

**Concejal Sergio Garnica:** Con el de arrastre, 3 meses.

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** USD 22,500.000.

**Concejala Daniela Chacón Arias:** ¿Cuál es el costo que la empresa de pasajeros tiene que asumir por la no subida de la tarifa? ¿Hasta junio de 2019?

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** Por un año, creo que era 8 millones de dólares, pero debería confirmar ese dato.

**Concejal Sergio Garnica:** Desde que se anunció ya consta en el presupuesto de la Empresa de Pasajeros un déficit en ese sentido, no sé si desde octubre o septiembre del año anterior, más este año.

**Concejala Daniela Chacón Arias:** Esa información, por favor que nos hagan llegar.

**Concejal Sergio Garnica:** Esa cifra de la Empresa de Pasajeros está como déficit.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Yo tengo unas observaciones, es necesario para la siguiente sesión que se incluya en el proyecto de resolución, el informe o criterio legal de la Procuraduría, respecto del proyecto de resolución; el informe financiero de la Dirección Financiera, queremos saber de dónde se va a provisionar estos recursos, necesitamos el criterio de factibilidad financiera; es necesario un instructivo que sea anexo al proyecto de resolución, para que este instructivo tenga algunos capítulos, uno el capítulo de evaluación, calificación y aplicación de la asignación, cómo vamos a evaluar, cómo vamos a calificar, cómo vamos a entregar esta asignación, de una u otra manera en la presentación que ustedes han hecho ya está, pero es necesario adjuntar; nosotros somos una instancia de apoyo de asesoramiento al Concejo, mientras más claro estén los insumos y más sustentado está, el riesgo de que regrese es menor. Este capítulo de instructivo, evaluación, calificación y aplicación del mecanismo de retribución de la calidad del servicio, cómo vamos a operar, la operatividad en cuanto al control, cómo están constituidos los equipos, las brigadas, la metodología, es aleatoria, es optativa, cómo va a ser ese control, para que pueda el Concejo conocer adecuadamente. Para mí el talón de Aquiles es la línea de denuncia y está bien que se contrate una empresa que haga evaluaciones y tengamos la percepción de la población de cómo va la calidad del servicio, pero mientras más acerquemos la línea de denuncia a la población y esta tenga facilidad para ejercer su derecho a la denuncia, creo que va a ser muy provechoso; tener un aplicativo amigable, asequible para la tercera edad, para el discapacitado, para el ciudadano común, que sepa que puede tomar una foto e inmediatamente vía WhatsApp mandar a tal dirección, e inmediatamente se activan los fedatarios, constatan por medio de prueba, va a ayudar mucho. Hay un divorcio, la ciudadanía no sabe ejercer su derecho ciudadano a la denuncia, falta trabajar en eso. Hay una línea 1800, pero creo que un aplicativo va a ayudar mucho. En ese sentido, no queremos que presenten para la próxima semana todo el instructivo pero sí que ya quede dispuesto en el instructivo de que se va a proceder, en el plazo de 30 días, 45 días, en este trabajo, va a ser algo paulatino pero va a ayudar muchísimo a reducir la carga presupuestaria en este sentido. El plan comunicacional, la percepción en la población y queremos ver en este instructivo cuál va a ser el plan comunicacional para instruir a la gente, para hacer conocer cómo estamos trabajando, cómo está trabajando la AMT, cómo se va a aplicar este procedimiento; porque en un año pre electoral donde

M

f

todo el mundo desgraciadamente quiere utilizar ciertos caballos de batalla, este es uno; y, salen los defensores de una u otra línea que, por desconocimiento de la gente, realmente terminan capitalizando negativamente un manejo institucional.

Estamos claros, y aquí están los prestadores de servicio, queremos solucionar el problema y la Comisión ha estado dispuesta y está dispuesta a empujar una solución, pero creo que un plan comunicacional que posicione en realidad en la población que hay una institucionalidad que está avanzando en cuanto a la calidad del servicio, que no anclamos el discurso únicamente a congelar o no la tarifa sino que el problema mayor es esto, creo que es fundamental y en este plan deben estar las herramientas para que puedan opinar, para que puedan retroalimentar, no solamente denuncia, sino un canal abierto para que opinen, qué líneas están deficitarias de calidad, qué líneas están mejorando igualmente, eso nos va a ayudar mucho para el plan operativo de lo que es los fedatarios, dosificar esto es fundamental.

Yo sí quiero incluir una observación, obviamente va a haber otra discusión, está bien que la Comisión conozca trimestralmente aquí los resultados de cómo va avanzando la aplicación de este mecanismo de retribución, pero el proyecto de ordenanza que espera el segundo debate, involucramos al Concejo semestralmente, entonces, incluir aquí también que, el Concejo, una vez que la Comisión conozca en el primero y segundo semestre, el Concejo va a entrar también a la discusión, no del instructivo, sino en el proyecto de resolución. Esto tengo como observaciones para poder preparar lo que será la discusión en sí del proyecto de resolución, que espero la recojan. Insisto, ya mucho se ha dicho de la operatividad, mucho está ahí, pero coloquémosle, y si existe maticémosle en un instructivo anexo al proyecto de resolución que va a ser fácil de entender por parte de concejales que no son de esta Comisión. Concejala Daniela Chacón.

**Concejala Daniela Chacón Arias:** Se me escaparon dos preguntas. ¿Por qué en el POA de la Secretaría de Movilidad, de la Agencia de Tránsito, perdón, está asignado como gastos administrativos, como gastos de fortalecimiento institucional, cuando en todos sus documentos ustedes señalan que supuestamente esto es una inversión social? No entiendo por qué entonces está asignado como fortalecimiento institucional si nos hablan de gastos administrativos. La otra pregunta que tengo es que, la Secretaría de Planificación emite un informe favorable respecto de esta resolución, señalando que esto va a aportar a reducir los eventos de robo y acoso sexual en los transportes públicos, quisiera saber cómo está determinada, si no hay ninguna disposición, ningún parámetro de evaluación en el cual se está teniendo específicamente a la evaluación de la Secretaría de Planificación en la que dice que este plan es viable porque se va a reducir el registro de robo y acoso sexual. Y, la última pregunta es, en su criterio, cuánto este nuevo plan va a resolver los problemas de fondo del Sistema de Transporte

Público relacionados precisamente con el modelo de gestión y con las competencias, con la mejora de la gestión empresarial, con la profesionalización del servicio.

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** Gracias señora Concejal, respecto de dónde están ubicados los recursos, es la Agencia Metropolitana de Tránsito, eso se les hizo caer en cuenta ya que los recursos están en la partida de inversión, eso fue solucionado.

**Concejala Daniela Chacón Arias:** Que nos traigan de vuelta el nuevo POA, por favor.

**Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad:** Perfecto. Dentro del justificativo de lo que es el área de planificación, creo que la concepción que ellos tienen es que, también, evitar que exista acoso a las personas que utilizan el transporte público, eso va a mejorar la calidad del servicio, vamos nosotros a incorporar dentro de los nuevos parámetros; porque también la Secretaría de Movilidad en el mes de diciembre ya adjudicó un contrato para generar unos stickers identificados a cada unidad que se están instalando, donde está "Bájale al acoso" y está el número de la unidad y el número de teléfono al que se tienen que comunicar. Entonces, vamos a incorporar en el plan lo que bien nos hace caer en cuenta la señora Concejal y también vamos a revisar con los objetivos que ha señalado la Secretaría de Planificación. Respecto a la tercera pregunta, desde una visión muy personal, y por el trabajo que han realizado los fedatarios, creemos que sí se puede mejorar del transporte público el trato al usuario que es, donde las personas que utilizan, tienen más quejas y es que no se respetan las paradas, que van con las puertas abiertas, que el conductor o el ayudante no tienen un buen trato; y, también creo que es importante que, si en este momento no se puede subir la tarifa porque todavía la calidad del servicio no es buena, también con esta compensación lo que estamos haciendo es, equilibrar el sistema porque estamos muy claros que los rubros, la parte operativa de las unidades, necesitan una compensación para poder seguir trabajando; y, ligado a esta retribución a la calidad del servicio, les vamos a dar parámetros medibles para los fedatarios, donde les vamos a exigir que cumplan con su trabajo, por las tareas que ellos tienen que realizar el día a día, creemos que esto se va a transformar en algo positivo y que vamos a poder mejorar el trato al usuario, porque en la parte administrativa creo que ellos ya lo han superado, ya tienen unas mejores unidades, administrativamente están con mejor infraestructura en sus patios operacionales, en sus talleres, o en sus convenios con sus talleres, eso va a fortalecer para que sigan mejorando la parte administrativa.

La presentación se adjunta al acta como anexo No. 3.

**Concejala Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Correcto, ¿algo más? Entonces, procedemos así. Por favor, Bladimir.

**Ing. Bladimir Ibarra, funcionario del Despacho del Concejal Carlos Páez:** Quería hacer más que una pregunta, un pequeño comentario sobre la unidad de fedatarios. Me parece que respecto de la primera etapa, ahí hay, evidentemente, resultados que muestran mayor eficacia en el mejoramiento de la calidad del servicio del transporte público. Creo que ahí hay un acuerdo importante con quienes están siendo fiscalizados y eso es bueno. Pero me parece que es necesaria una reflexión adicional sobre lo que eso le cuesta a la ciudad, 110 personas trabajando en el control y fiscalización del sistema, significa más o menos el 7% de lo que estamos yendo a compensar, es decir, no es pelo de cochino; y, me preocupa eso por dos razones; una desde el punto de vista del costo y la otra desde el punto de vista de lo que mencionaba bien usted, Presidente, el tema no solamente tiene que mejorar sino tiene que parecer que mejoramos; es decir, la gente tiene que convencerse de que está mejor; y, ahí evidentemente hay un espacio para incorporar a la academia, a la participación de la ciudadanía, de los observatorios de seguridad, un ambiente que yo notaba. Me llamó la atención, el compañero transportista que estaba atrás mío, tomaba una foto de la proyección de las compañías y sus infracciones y decía, es para llamarles la atención a sus compañeros.

Evidentemente el tema de que mejore la calidad de servicio es una necesidad de ellos también, entonces, yo veo que ahí el salario básico de Ecuador es de USD 386 y al Municipio cada funcionario no le cuesta menos de USD 800, entonces, hay una diferencia además de 2 a 1 entre tener un funcionario municipal; y, unidades que pueden, conservando la inteligencia del control, operar no necesariamente dentro del aparato municipal de funcionarios. Eso por un lado, me parece que ahí es necesario hacer un análisis de alternativas, qué bueno que se tenga control de la inteligencia del sistema de fedatarios; y, no necesariamente tienen que seguirse inflando el aparato de funcionarios municipales. Ese es el un comentario de este análisis. Es necesario tener al menos, 1, 2, 3 alternativas de cómo debe operar en lo sucesivo, este sistema de fedatarios. Y, el segundo es relacionado con lo que ya tienen los transportistas. Le preguntaba al compañero Santamaría, ellos decían tienen un sistema muy importante instalado en las unidades y un sistema de control de flotas; entonces, los sistemas de control, de aseguramiento de la calidad, no se tratan únicamente de estar compra y compra equipos, y compra y compra. Eso demanda más gente, demanda más aparato administrativo y yo no le veo articuladas las propuestas a los equipamientos que ya existen, así como el transporte interprovincial. La Agencia Nacional de Tránsito les obliga a tener unos aparatos de control de velocidad, igualmente las unidades, el Conjunto de unidades, tienen ya instalado un conjunto de sistemas, a los cuales, igualito que se hace en la revisión vehicular, es necesario de manera concertada, incorporarles en el control de rutas, frecuencias, etcétera; y, no necesariamente ponernos a comprar más equipos que a futuro son más presupuesto al gasto. Eso, gracias Presidente.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Recojamos estos criterios. Siendo así, creo que para la próxima sesión ordinaria, previo al cumplimiento de estos requerimientos que hemos hecho, podríamos estar iniciando la discusión. No hay más observaciones. Hágannos llegar para poder conocer. Muchas gracias, siguiente punto señorita Secretaria.

**Resoluciones:**

1.- La Comisión de Movilidad en sesión extraordinaria realizada el miércoles 24 de enero de 2018, luego de conocer el oficio No. A 0077, de 19 de enero de 2018, suscrito por el señor Alcalde Metropolitano, Mauricio Rodas Espinel, mediante el cual remite el Proyecto de Resolución de Concejo para la implementación del Plan de Retribución a la Mejora en la Calidad en la Prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, **resolvió:** solicitar a la Procuraduría Metropolitana, emita para conocimiento de la Comisión, el criterio legal respecto del referido proyecto de resolución, el mismo que será conocido en la próxima sesión ordinaria de la Comisión, a realizarse el 31 de enero de 2018, a las 09h00.

<b>Registro de Votación</b>			
<b>Integrante Comisión</b>	<b>A favor</b>	<b>En contra</b>	<b>Ausente</b>
Lic. Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión	1		
Abg. Daniela Chacón Arias	1		
Abg. Eduardo Del Pozo			1
Abg. Sergio Garnica	1		
MSc. Patricio Ubidia			1
<b>TOTAL</b>	<b>3</b>		<b>2</b>

2.- La Comisión de Movilidad en sesión extraordinaria realizada el miércoles 24 de enero de 2018, luego de conocer el oficio No. A 0077, de 19 de enero de 2018, suscrito por el señor Alcalde Metropolitano, Mauricio Rodas Espinel, mediante el cual remite el Proyecto de Resolución de Concejo para la implementación del Plan de Retribución a la Mejora en la Calidad en la Prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, **resolvió:** solicitar a la Dirección Metropolitana Financiera, emita para conocimiento de la Comisión, el informe de factibilidad financiera respecto del referido proyecto de resolución, el mismo que será conocido en la próxima sesión ordinaria de la Comisión, a realizarse el 31 de enero de 2018, a las 09h00.



<b>Registro de Votación</b>			
<b>Integrante Comisión</b>	<b>A favor</b>	<b>En contra</b>	<b>Ausente</b>
Lic. Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión	1		
Abg. Daniela Chacón Arias	1		
Abg. Eduardo Del Pozo			1
Abg. Sergio Garnica	1		
MSc. Patricio Ubidia			1
<b>TOTAL</b>	<b>3</b>		<b>2</b>

3.- La Comisión de Movilidad en sesión extraordinaria realizada el miércoles 24 de enero de 2018, luego de conocer el oficio No. A 0077, de 19 de enero de 2018, suscrito por el señor Alcalde Metropolitano, Mauricio Rodas Espinel, mediante el cual remite el Proyecto de Resolución de Concejo para la implementación del Plan de Retribución a la Mejora en la Calidad en la Prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, **resolvió:** solicitar a la Secretaría de Movilidad, que en el proyecto de resolución antes referido, se incluya un anexo que contenga el instructivo con los siguientes temas: la evaluación; la calificación y la aplicación de la asignación de retribución; la operatividad en cuanto al control; aplicativos necesarios para que la ciudadanía conozca los mecanismos para denunciar; y, el plan comunicacional.

Adicionalmente, la Secretaría de Movilidad deberá incorporar en el texto de la mencionada Resolución que la Comisión de Movilidad en primer lugar, y posteriormente el Concejo Metropolitano, serán los que conozcan semestralmente los resultados de avance en la aplicación del mecanismo establecido.

El proyecto con las observaciones señaladas será conocido en la próxima sesión ordinaria de la Comisión, a realizarse el 31 de enero de 2018, a las 09h00.

<b>Registro de Votación</b>			
<b>Integrante Comisión</b>	<b>A favor</b>	<b>En contra</b>	<b>Ausente</b>
Lic. Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión	1		
Abg. Daniela Chacón Arias	1		
Abg. Eduardo Del Pozo			1
Abg. Sergio Garnica	1		
MSc. Patricio Ubidia			1



<b>TOTAL</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
--------------	----------	----------

4.- La Comisión de Movilidad en sesión extraordinaria realizada el miércoles 24 de enero de 2018, luego de conocer el oficio No. A 0077, de 19 de enero de 2018, suscrito por el señor Alcalde Metropolitano, Mauricio Rodas Espinel, mediante el cual remite el Proyecto de Resolución de Concejo para la implementación del Plan de Retribución a la Mejora en la Calidad en la Prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, **resolvió:** solicitar a la Secretaría de Movilidad y a la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, remita para conocimiento de la Comisión de Movilidad la siguiente información:

1. Informe de revocatorias de permisos de operación al transporte público, desde el año 2013 hasta la presente fecha, por incumplimiento o reincidencia en el incumplimiento de la normativa.
2. Informe de los controles aleatorios que realiza en la vía pública la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el que se detalle la evaluación y el cumplimiento de los parámetros establecidos en el Plan de Mejora en la Calidad del Transporte.

La información requerida será conocida en la próxima sesión ordinaria de la Comisión, a realizarse el 31 de enero de 2018, a las 09h00.

<b>Registro de Votación</b>			
<b>Integrante Comisión</b>	<b>A favor</b>	<b>En contra</b>	<b>Ausente</b>
Lic. Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión	1		
Abg. Daniela Chacón Arias	1		
Abg. Eduardo Del Pozo			1
Abg. Sergio Garnica	1		
MSc. Patricio Ubidia			1
<b>TOTAL</b>	<b>3</b>		<b>2</b>

5. Conocimiento del informe de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, sobre el avance del proyecto Quito Cables; y, resolución al respecto.

Abg. Darío Cabrera, funcionario de la EPMMOP: Señor Presidente, señorita y señor Concejal, muy buenos días, hago la entrega de la delegación del señor Gerente General Subrogante para la delegación y presentación de este punto. Una vez que esté

proyectado, voy a empezar con un pequeño y breve antecedente general del proyecto, como ustedes conocen tiene un trazado de 3.7 kilómetros en el noroccidente de Quito, 4 estaciones, desde origen, La Roldós, Colinas del Norte, Mariscal y La Ofelia. El contrato fue firmado en octubre de 2016 y los trabajos iniciaron en febrero de 2017. Les presentamos un sobrevuelo simulado de cómo va a ser el trazado, cuáles son las estaciones, a cuántas personas van a atender, el informe o la modelación que se hizo con la Secretaría de Movilidad en relación a la demanda que tiene actualmente la zona con un sistema de transporte público terrestre urbano que es de aproximadamente 30 mil viajes al día, entre la estación que es una estación multimodal, La Estación de la Ofelia, la siguiente la Estación de la Mariscal que tiene la característica de multimodalidad por el corredor que viene de la Mariscal Sucre, la estación motriz o motor principal que es la de Colinas del Norte donde va a estar motores generadores y la cochera para las cabinas, que una vez que se termine el funcionamiento diario del sistema; y, la estación de origen en el noroccidente que es la Estación de La Roldós. Con esto, mencionarles, como decía, los trabajos iniciaron en enero aproximadamente, de 2017, y estos trabajos obedecen a obras preliminares, que son, por así decirlo, obras de cimentación, que son trabajos silenciosos, pero que sin embargo son el corazón del proyecto. Estas obras preliminares han sido remoción de postes, remoción de estructura metálica, cimentaciones en las obras, en algunos de los casos, en la misma estación de La Ofelia se tuvo que cambiar y se tuvo que generar un nuevo adentamiento de las instalaciones eléctricas y de agua potable que hubo en la zona, entonces, los trabajos preliminares en la estación de La Ofelia y en la Estación de Colinas han sido esos. Se cambió inclusive la cometa principal de electricidad de la zona y ya se ha trabajado con cimentación y con el ensamblaje para su posterior montaje de la estructura metálica que van a ser los cimientos de las estaciones. En la estación de Colinas al igual que en la estación de La Ofelia, los trabajos preliminares han sido en algunos casos derrocamiento de estructuras que existían en las zonas, esta es la estación más grande, aproximadamente tiene 2000 metros cuadrados de superficie y se está trabajando actualmente en la cimentación y los trabajos de preparación de terreno para el levantamiento de la obra civil de las estaciones. Es importante mencionarles, señores Concejales, además de esto que en mayo de 2017, al existir obligaciones contractuales de parte de la EPMMOP, que son principalmente la liberación real y física de los predios; y, además un hallazgo posiblemente arqueológico en la estación de La Ofelia, obligó además, con la potestad que tiene el administrador del contrato, obligó a la suspensión del plazo contractual. Esta suspensión del plazo contractual se lo hizo como un acto netamente de potestad del administrador, en el cual, argumentaba principalmente el tema de la liberación, 100% de los predios; y, por otro lado, hasta que se realice el levantamiento arqueológico de la zona. El tema de levantamiento arqueológico fue solucionado, fue solventado ya con informe favorable del Instituto Nacional de Patrimonio para que continúe la obra, pero sí es importante mencionar, que con el tema de las expropiaciones, si bien es cierto, se ha avanzado en la liberación

legal, estamos detenidos mientras no se haga la liberación física de esos predios. Ahora, la misma acta de suspensión del plazo contractual no impide que se sigan ejecutando obras, estas obras se han seguido ejecutando, tenemos un valor cuantificado en planillas que han sido entregadas a la fiscalización para su posterior revisión y aprobación del administrador del contrato. Son 5 planillas y aproximadamente son 100 mil dólares, eso no quiere decir que se han ejecutado 100 mil dólares en obra, sino más bien esto es cuantificable y es lo que nosotros al momento estamos ejecutando.

Para la ejecución de la obra se ha ejecutado un cronograma se ha generado un cronograma, después de una re programación que obligó la suspensión del plazo contractual, como les decía, el proyecto inició en enero de 2017, con un plazo de 16 meses, se realizó una reprogramación y este plazo fue autorizado por el anterior administrador y el anterior gerente a 20 meses; y, podemos verificar que en mayo está la suspensión del plazo contractual. Durante el período de suspensión del plazo contractual, se han realizado trabajos y se ha continuado con obras preliminares; y, una vez que se ha solventado, al menos en la estación de La Ofelia y en la Estación de Colinas, los inconvenientes de liberación y física de los predios y además del INPC, a nosotros el acta nos permite que hagamos un levantamiento parcial de esta suspensión del plazo contractual, para que ya no se trabaje en obras preliminares en estas estaciones sino más bien ya se trabaje en obra mayor. Entonces, tenemos pensado y tenemos un cronograma establecido para que el reinicio de estas obras sea entre el 15 y el 30 de enero de este año, para poder trabajar en estas dos estaciones que están liberadas.

**Ingresa a la sala de sesiones el Concejal Patricio Ubidia (11h59)**

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Desde el reinicio, desde aquí contamos 20 meses.

**Abg. Darío Cabrera, funcionario de la EPMOP:** Así es, la figura, en el caso de suspensión, es que nosotros tenemos un plazo establecido, en este caso el plazo es de 20 meses. Han transcurrido 5 meses, hasta mayo que se suspendió, es decir, tenemos 15 meses, esos 15 meses se recorren una vez que se levanta la suspensión de plazo y se reprograman los cronogramas, entonces, mantenemos el plazo de 20 meses pero esto se recorre en el tiempo, en relación a los justificativos que tiene la suspensión. Entonces, una vez que levante, ahí nuevamente empezamos a contar los 10 que faltan, son de manera general los 15 meses, empezamos a contar desde el levantamiento de la suspensión, 15 meses para la recepción de la obra.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** ¿Sigue la suspensión?

**Abg. Darío Cabrera, funcionario de la EPMMOP:** Así es. Seguimos con la suspensión.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** ¿Cuándo se dará el levantamiento?

**Abg. Darío Cabrera, funcionario de la EPMMOP:** Pensamos, hasta fin de mes, hacer un levantamiento parcial y de ahí 15 meses. Una vez que levantemos, que tengamos el levantamiento parcial, se reprograman los cronogramas de ejecución de la obra. Es importante mencionarles que existen varios componentes en este proyecto y varias ingenierías, hablo del equipo electromecánico, de la obra civil, de la infraestructura vial y de lo sanitario, eléctrico y de comunicaciones, que, como le decía, una vez que se haga el levantamiento parcial, que nos obliga a generar una reprogramación de cronogramas con el plazo establecido que no podemos extenderlo más de lo que está estipulado en el contrato.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** ¿Hablamos de septiembre de 2019?

**Abg. Darío Cabrera, funcionario de la EPMMOP:** Aproximadamente, sí señor Concejal. Como le comentaba, hemos expresado en esta lámina el avance cuantificado en relación a las planillas que se han entregado, que es de aproximadamente 101 mil dólares, esto corresponde al 0.23 % en relación al presupuesto referencial, esto es lo que está cuantificado, no es lo que se ha avanzado, porque obviamente, una vez que nos entreguen las planillas de las obras que ya se han ejecutado, la fiscalización autoriza esas planillas, nosotros podríamos cuantificar y el porcentaje obviamente va a ser mayor. Como les comentaba, los argumentos principales para la suspensión del plazo contractual fue, la obligación que tiene la EPMMOP, de la liberación legal y física de los predios, para esto, de 34 predios que han sido afectados en este proyecto, 22 predios han accedido a una negociación directa, 8 predios que específicamente son de la estación La Mariscal en el barrio San José del Condado; y, a pesar de que la EPMMOP ya ha terminado con todo el trámite y ha depositado los haberes por el valor del avalúo catastral en el Consejo Nacional de la Judicatura, está por retirar, el trámite legal ha terminado pero obviamente falta la liberación física de los predios. Ya existen 4 predios en proceso de liberación pero que son predios públicos de los que nos falta solventar un tema técnico para poderlos liberar. Si me permiten, es importante también comentarles, el componente mayor de este proyecto es el equipo electro mecánico, en relación al presupuesto general de la obra, esto corresponde aproximadamente al 60% del valor total del contrato. En enero de 2017 el Cuerpo de Ingenieros del Ejército contrató, hizo el proceso de producción nacional; este proceso de producción nacional terminó sin tener ningún oferente nacional; y acto seguido el SERCOP tenía que emitir una autorización del equipo electro mecánico, esto no se entregó hasta agosto de 2017 y

en este lapso de tiempo, como administración del contrato, recibimos un pedido del Cuerpo de Ingenieros del Ejército, solicitando que se revisen algunos de los rubros del equipo electro mecánico, lo que pedían ellos es que ampliemos el rango, obviamente garantizando la misma calidad del servicio, pero que ampliemos el rango, para permitir la participación de varios oferentes a nivel mundial. Esto fue atendido, fue revisado por nosotros y este momento nos encontramos en el análisis a detalle de cada uno de estos rubros para poder firmar un contrato complementario a cero costos, pero que sin embargo genera unos cambios en los nombres de los rubros para poder contratarlos. Una vez que se firme el contrato complementario, nuevamente el Cuerpo de Ingenieros del Ejército que es el ejecutor, tendrá que levantar el proceso de producción nacional; y, una vez que se emita la autorización de importación, tendrá que hacer la licitación internacional, en caso de que no existan oferentes nacionales.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** ¿Para cuándo será esto?, ¿marzo?

**Abg. Darío Cabrera, funcionario de la EPMMOP:** Nosotros esperamos que en el transcurso de esta semana ya se pueda solventar eso, realmente ha sido un trabajo muy exhaustivo porque son cientos de rubros los que se han tenido que revisar y obviamente procurar que no se modifiquen los valores y precios unitarios y además que no afecte lo que estipula el estudio, que son las garantías para este tipo de sistema de transporte. Nosotros esperamos, además con el trabajo que estamos haciendo con el equipo del Cuerpo de Ingenieros del Ejército, que en el transcurso de unas dos o tres semanas podamos solventar el tema del contrato complementario para que contraten el equipo electro mecánico.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** ¿Para iniciar el proceso?

**Abg. Darío Cabrera, funcionario de la EPMMOP:** Así es, para iniciar el proceso de contratación.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** ¿Qué tiempo toma el proceso?

**Abg. Darío Cabrera, funcionario de la EPMMOP:** Como es una licitación internacional aproximadamente nosotros hemos considerado un tiempo estimado de 45, 60 días, hasta la adjudicación. El plazo de entrega son 16 meses y obviamente, el parámetro principal de evaluación que genera un puntaje adicional a los oferentes de este concurso es el tiempo de entrega, tenemos un límite que son 16 meses pero de ahí se podrían bajar y eso genera puntaje adicional a los oferentes.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Sí deberían considerar eso porque 16 meses, más 3 meses de proceso, más 15 días que tenemos, dan 20, la instalación ha de tomar.

**Abg. Darío Cabrera, funcionario de la EPMMOP:** Entre transporte e instalación aproximadamente dos meses, dos meses y medio para iniciar las pruebas de operación.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Creo que es importante, para llegar al horizonte de septiembre de 2019, ajustar esas condiciones en el proceso. 11, 12 meses.

**Abg. Darío Cabrera, funcionario de la EPMMOP:** Justamente, lo que hemos pedido como administrador del contrato, es que se considere el parámetro principal de calificación el tiempo de entrega del equipo electro mecánico. Además, la Gerencia Comercial como administrador del contrato se encuentra trabajando en lo dispuesto por el juez en una medida cautelar que la presentó la urbanización El Condado, solicitaban que se suspenda el proyecto y que generen mesas de trabajo y de socialización. El juez dictó sentencia, no atendiendo la suspensión del contrato, sino más bien lo que pidió es que hagamos mesas y talleres de socialización; estas mesas y talleres de socialización las hemos estado realizando conjuntamente con la Urbanización El Condado y hemos propuesto un cronograma en general para asambleas generales, con todos los vecinos de la Urbanización El Condado, pero que, previo a todas estas asambleas generales lo que tenemos que hacer es un trabajo técnico. El directorio de la Urbanización El Condado lo que hizo inicialmente es pedir toda la información del proyecto, fue entregado acorde al cronograma que se estableció ahí, después tuvimos una reunión técnica con equipo arquitectónico, eléctrico, electro mecánico; y, ahí se definió que una vez que acordemos y tengamos claro los temas de las mesas de trabajo, vamos a generar una asamblea general. Se ha planificado 4 asambleas generales con los vecinos de la Urbanización El Condado, la primera es para la explicación del proyecto, el funcionamiento y la metodología del sistema de transporte público, una segunda que es durante la ejecución de la obra, cuando se levante la suspensión del plazo contractual para presentarles la reprogramación de los cronogramas, la tercera cuando vayamos a trabajar dentro de la Urbanización El Condado, ya que son 3 pilonas que se tienen que instalar ahí para explicarles cuál es el método constructivo, cuál es el área de afectación, cuál es el área de afectación en construcción y cuál es el área de afectación que queda después de ejecutada la obra; y, una final que ya es al inicio de la operación. Tenemos imágenes gráficas de los trabajos que hemos realizado con el Directorio de la Urbanización El Condado y el equipo técnico que ellos han designado para este trabajo.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** ¿Hay un plan de contingencia para el sector de la torre del pasaje B, de la piona del pasaje B?, porque ahí hay un problema social y político fuerte, hay un atrincheramiento. Ahí, ¿cómo van a hacer?

**Abg. Darío Cabrera, funcionario de la EPMMOP:** Señor Presidente, dentro del equipo técnico que ha nombrado la Urbanización El Condado, está el arquitecto Ron, que estuvo aquí en una oportunidad explicando la preocupación del pasaje B1, les hemos entregado ya la información, les hemos indicado cómo es el método constructivo y cómo va a quedar la instalación una vez que se ejecute la obra, entonces, ellos están en revisión y análisis de eso, y afinaremos y solventaremos cualquier preocupación que tengan en la mesa de trabajo técnica y constructiva.

La presentación se adjunta al acta como anexo No. 4.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** El otro actor también, el odontólogo, ¿cómo se llama?

**Abg. Darío Cabrera, funcionario de la EPMMOP:** El doctor Molina, estuvo como testigo en la medida cautelar, sin embargo, esta medida cautelar es directamente con la Urbanización El Condado, entonces nosotros ya hemos hecho la invitación y vamos a hacer la invitación también cuando se hagan las asambleas generales, pero ha sido decisión del directorio de la Urbanización El Condado, quiénes son los miembros que van a trabajar aquí; y, en la reunión técnica que tuvimos no estuvo el doctor Molina.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** ¿En consideración la exposición? Les pedimos que nos hagan llegar por escrito este informe, para repartir a los miembros de la Comisión, insisto, el plan de contingencia debe incorporar las mesas de diálogo y también a estos actores que son los que están generando una perturbación. Yo no me preocupo mucho, de pronto, de los ajustes de tiempo, pero si no se destraba el problema social, se va agravando en el tiempo. Esto puede afectar severamente el cronograma que ustedes están planteando.

**Abg. Darío Cabrera, funcionario de la EPMMOP:** Con mucho gusto señor Presidente, nosotros, en relación a lo que usted dispone en esta mesa, haremos la invitación a las reuniones que se hagan, a pesar de que él no está dentro del directorio que ha dispuesto la Urbanización El Condado, sin embargo, haremos la invitación a estas mesas de trabajo.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Bueno, básicamente esto. Les agradecemos. Damos por clausurada la sesión.

**Resolución:**

1.- La Comisión de Movilidad en sesión extraordinaria realizada el miércoles 24 de enero de 2018, luego de conocer el informe de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, sobre el avance del proyecto Quito Cables, **resolvió:** solicitar a la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, envíe para conocimiento de la Comisión el informe respectivo, con firma de responsabilidad, sobre el avance del proyecto Quito Cables, para conocimiento de los miembros de la Comisión.

<b>Registro de Votación</b>			
<b>Integrante Comisión</b>	<b>A favor</b>	<b>En contra</b>	<b>Ausente</b>
Lic. Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión	1		
Abg. Daniela Chacón Arias	1		
Abg. Eduardo Del Pozo			1
Abg. Sergio Garnica	1		
MSc. Patricio Ubidia	1		
<b>TOTAL</b>	<b>4</b>		<b>1</b>

Siendo las 12h10, se clausura la sesión. Firman para constancia de lo actuado el señor Presidente de la Comisión y el señor Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito.

  
Lic. Eddy Sánchez  
Presidente de la Comisión  
de Movilidad

  
Abg. Diego Cevallos Salgado  
Secretario General del Concejo  
Metropolitano de Quito

Marisela C. /



# ANEXO 1

f

**EPMMOP**EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA  
DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS**QUITO**

ALCALDÍA

**PERSONAL SEPARADO**

DICIEMBRE de 2017

**LISTA DE SERVIDORES DE CARRERA SEPARADOS  
DE LA EPMMOP**

No.	SERVIDORES DE CARRERA NOMBRAMIENTO INDEFINIDO	CARGO	AÑOS DE SERVICIO	PUNTAJE ULTIMA EVALUAC. DESEMPE.
1	Ing. Marcos Edmundo Ríos Díaz	Supervisor Ejecutor de Procesos 2	30	97.73
2	Ing. Ricardo Guailas Nativos	Supervisor Ejecutor de Procesos 2	28	92.00
3	Ing. Marco Vinicio Aguirre León	Supervisor Ejecutor de Procesos 1	28	88.76
4	Sr. Pablo Montenegro Villamarín	Asistente de Ejecución de Procesos 4	26	88.00
5	Lic. Godín Alfonso Gualotuña Rejis	Supervisor Ejecutor de Procesos 1	26	91.00
6	Ing. Santiago Cevallos Garzón	Ejecutor de Procesos 1	22	90.00
7	Ing. Fernando Abdón Lozano Guadalupe	Supervisor Ejecutor de Procesos 2	16	90.5
8	Ing. Oscar Francisco Moreno Villagómez	Coordinador de Procesos 2	16	96.20
9	Lcdo. Wagner Echeverría Castro	Ejecutor de Procesos 2	15	90.05

## NOTIFICACIONES - DICIEMBRE 2017

ASUNTO: Aplicación artículo 30 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas

La Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMMOP, fundamentada en lo dispuesto en el número 16 del artículo 66, de la Constitución de la República del Ecuador, que manifiesta textualmente lo siguiente: "(...) Se reconoce y garantiza a las personas: (...) 16. El derecho a la libertad de contratación. (...)". En concordancia con lo previsto en el artículo 30 número 4 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas que establece: "(...)4. Para el caso de separación de los servidores y obreros de las empresas públicas, por supresión de partida o despido intempestivo, se aplicará lo determinado en el Mandato Constituyente No. 4. (...)". Con sujeción a lo indicado en el segundo párrafo del artículo 17 de la referida Ley que señala: "(...) El Directorio, en aplicación de lo dispuesto por esta Ley, expedirá las normas internas de administración del talento humano, en las que se regularán los mecanismos de ingreso, ascenso, promoción, régimen disciplinario, vacaciones y remuneraciones para el talento humano de las empresas públicas. (...)". y, de acuerdo a lo previsto en el artículo 94 de la Norma Interna de Administración del Talento Humano, aprobada por el Directorio el 17 de diciembre de 2015, que dispone: "(...)Separación de servidores públicos de carrera y obreros con contrato indefinido.- En circunstancias particulares consideradas por el Gerente General, éste puede decidir la aplicación de la disposición del número 4 del artículo 30 de la ley Orgánica de Empresas Públicas, misma que es potestad exclusiva del Representante Legal de la EPMMOP y; constituye el ejercicio de la libertad de contratación prevista por el número 16 del artículo 66 de la Constitución de la República.(...)", le notifica que, a partir de la presente fecha usted es separado de la Empresa.

Art. 16

Mand.  
4

## ANALISIS DEL ART. 94 NORMA INTERNA

### EPMMOP

**Artículo 94.- Separación de servidores públicos de carrera y obreros con contrato indefinido.-** En circunstancias particulares consideradas por el Gerente General, éste puede decidir la aplicación de la disposición del número 4 del artículo 30 de la ley Orgánica de Empresas Públicas, misma que es potestad exclusiva del Representante Legal de la EPMMOP y; constituye el ejercicio de la libertad de contratación prevista por el número 16 del artículo 66 de la Constitución de la República.

Por tanto, en caso de separación de los servidores públicos de carrera y obreros con contrato indefinido sin aplicar el número 2.2 del artículo 92 de esta Normativa, lleva implícita la cancelación de valores que prevé la referida disposición de la LOEP, que, para el caso de los obreros con contrato indefinido se lo calculará conforme al Código del Trabajo y/o Contratación Colectiva; y, para los servidores públicos de carrera, computando una remuneración mensual unificada que perciba el respectivo servidor, multiplicada por el número de años de servicio, considerando para el efecto el tiempo de trabajo en los organismos que anteceden a la EPMMOP en su creación.

En ningún caso los valores a pagarse a los servidores públicos de carrera u obreros con contratos indefinidos, por concepto de indemnización, podrán ser superiores a trescientos (300) salarios básicos unificados del trabajador privado, vigentes a la fecha de pago, conforme lo dispone el Mandato Constituyente No. 4.

## ART. 30 NUMERAL 4 DE LA LOEP Y ART. 66 NUMERAL 16 DE LA CONSTITUCION

Inicio

### Concordancias:

CODIFICACION DEL CODIGO DEL TRABAJO Art. 568 634

Art. 30 - NORMAS GENERALES PARA LA REGULACION DE CONDICIONES DE TRABAJO CON SERVIDORES DE CARRERA Y OBREROS.- En la relación de trabajo entre los servidores de carrera sujetos a esta Ley y los obreros, se observarán las siguientes normas:

4. Para el caso de separación de los servidores y obreros de las empresas públicas, por supresión de planta o despido intempestivo, se aplicará lo determinado en el Mandato Constituyente No. 4.

El gerente general, administrador, gerente de la subsidiaria, filial, agencia o unidad de negocio que firme o autorice la suscripción de contratos individuales, colectivos o actas transaccionales sin sujetarse a las disposiciones previstas en este Artículo, responderá personal y pecuniariamente por los perjuicios ocasionados y valores pagados en exceso, según sea el caso, sin perjuicio de la inmediata y obligatoria remoción y de las demás acciones a que hubiere lugar.

### Capítulo sexto Derechos de libertad

Art. 66.- Se reconoce y garantizará a las personas

1. El derecho a la inviolabilidad de la vida. No habrá pena de muerte.
2. El derecho a una vida digna, que asegure la salud, alimentación y nutrición, agua potable, vivienda, saneamiento ambiental, educación, trabajo, empleo, descanso y ocio, cultura física, vestido, seguridad social y otros servicios sociales necesarios.
3. El derecho a la integridad personal, que incluye:
  15. El derecho a desarrollar actividades económicas, en forma individual o colectiva, conforme a los principios de solidaridad, responsabilidad social y ambiental.
  16. El derecho a la libertad de contratación.
  17. El derecho a la libertad de trabajo. Nadie será obligado a realizar un trabajo gratuito o forzoso, salvo los casos que determine la ley.
  18. El derecho al honor y al buen nombre. La ley protegerá la imagen y la voz de la persona.

## Art. 92 NUMERAL 2.2 NORMA INTERNA EPMMP

**Artículo 92.- De la impugnación de las sanciones:** El servidor público puede, impugnar las sanciones de amonestación o multa, ante el Gerente General de la Empresa, adjuntando toda la documentación de descargo, de la cual se crea asistido.

El plazo para impugnar las sanciones de amonestación o multa es de treinta días calendario contado desde la fecha en que fuere notificado con la sanción el servidor público; vencido este plazo y de no haberse presentado la impugnación, la sanción queda en firme y no admite recurso alguno.

La resolución del Gerente General o su delegado sobre la impugnación será motivada, deberá ser expedida en los siguientes treinta días de interpuesta y en forma expresa confirmará, modificará o revocará la sanción impuesta, según corresponda.

La impugnación de la resolución de visto bueno se realizará únicamente en la vía judicial.

## MANDATO CONSTITUYENTE 4

Inicio

### MANDATO CONSTITUYENTE 4 – ECUADOR

#### MANDATO CONSTITUYENTE No. 4

**Artículo 1.-** El Estado garantiza la estabilidad de los trabajadores, la contratación colectiva y la organización sindical, en cumplimiento a los principios universales del derecho social que garantizan la igualdad de los ciudadanos frente al trabajo, evitando inequidades económicas y sociales.

Las indemnizaciones por despido intempestivo, del personal que trabaja en las instituciones señaladas en el artículo 2 del Mandato No. 2, aprobado por la Asamblea Constituyente el 24 de enero de 2008, acordadas en contratos colectivos, actas transaccionales, actas de finiquito o cualquier otra forma de acuerdo o bajo cualquier denominación, que estipule el pago de indemnizaciones, bonificaciones o contribuciones por terminación de relaciones individuales de trabajo, bajo la figura de despido intempestivo, no podrán ser superiores a trescientos (300) salarios básicos unificados del trabajador privado.

Ninguna autoridad, juez o tribunal podrá declarar como derecho adquirido, ni ordenar el pago, de una indemnización por terminación de relaciones laborales, bajo la figura de despido intempestivo por un monto superior al establecido en el inciso anterior.

**Artículo 2.-** Las disposiciones contenidas en el presente Mandato

## ART. 17 DE LA LOEP PARRAFO 2DO.

### Art. 17.- NOMBRAMIENTO, CONTRATACION Y OPTIMIZACION DEL TALENTO HUMANO.-

La designación y contratación de personal de las empresas públicas se realizará a través de procesos de selección que atiendan los requerimientos empresariales de cada cargo y conforme a los principios y políticas establecidas en esta Ley, la Codificación del Código del Trabajo y las leyes que regulan la administración pública. Para los casos de directivos, asesores y demás personal de libre designación, se aplicarán las resoluciones del Directorio.

El Directorio, en aplicación de lo dispuesto por esta Ley, expedirá las normas internas de administración del talento humano, en las que se regularán los mecanismos de ingreso, ascenso, promoción, régimen disciplinario, vacaciones y remuneraciones para el talento humano de las empresas públicas.

Por lo menos un cuatro por ciento del talento humano de las empresas públicas deberá ser personal con capacidades especiales acreditado por el Consejo Nacional de Discapacidades.

La autoridad nominadora previo informe motivado podrá realizar los cambios administrativos del personal dentro de una misma jurisdicción cantonal, conservando su nivel, remuneración y estabilidad. De tratarse de cambios administrativos a jurisdicciones distintas de la cantonal, se requerirá consentimiento expreso del obrero o servidor.

# EVALUACION DEL DESEMPEÑO

Fecha de Impresión: 20/12/2017  
 Impreso por: HLOPEZ  
 Página 2 de 2

**FORMULARIO MRL-EVAL-01 - MODIFICADO 2017**  
**FORMULARIO PARA LA EVALUACION DEL DESEMPEÑO POR COMPETENCIAS PARA USO DEL JEFE INMEDIATO**

**DATOS DEL SERVIDOR:**  
 Apellidos y Nombres del Servidor (Evaluado): MORENO VILLASOMER OSCAR FRANCISCO  
 Denominación del Puesto que Desempeña: COORDINADOR DE PROCESOS 2  
 Título o profesión: INGENIERO COMERCIAL  
 Dependencia: DIRECCIÓN DE TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN  
 Situación Laboral: Nombramiento  
 Apellidos y Nombres del jefe inmediato o superior inmediato (Evaluador): LOPEZ GRANIZO HENRY FABIAN  
 Período de Evaluación (dd/mm/aaaa): Desde: 02/01/2017 Hasta: 31/12/2017  
 Período de Trabajo (dd/mm/aaaa): Desde: Hasta:

**EVALUACION DE LAS ACTIVIDADES DEL PUESTO**  
 # Competencias: 8 Factor: 8%

COMPETENCIAS UNIVERSALES		Relevancia	Comportamiento Observable	Frecuencia de Aplicación
Orientación al servicio	Media	Identifica las necesidades del usuario interno o externo	Siempre	
Aprendizaje continuo	Media	Mantiene su formación técnica, realiza un gran esfuerzo para adquirir nuevas habilidades y conocimientos	Siempre	

**RESULTADOS DE LA EVALUACION**

FACTORES DE EVALUACION	CALIFICACION ALCANZADA
EVALUACION DE LAS ACTIVIDADES DEL PUESTO	60.00
CONOCIMIENTO	8.00
COMPETENCIAS TECNICAS DEL PUESTO	7.50
COMPETENCIAS UNIVERSALES	7.30
TRABAJO EN EQUIPO, INICIATIVAS Y LIBERAZGO	13.30
<b>CALIFICACION TOTAL OBTENIDA:</b>	<b>98.20</b>

Funcionario (A) EVALUADOR (A)  
 Fecha (dd/mm/aaaa):  
 Observaciones:

## Concejales Quito

Se ha informado sobre lo sucedido mediante carta dirigida a cada uno de los señores, señoritas y señoras Concejales de Quito, quienes en su mayoría han manifestado su solidaridad y apoyo para solucionar este impase.

## Alcalde Metropolitano

El día lunes 8 de Enero del 2018 con el apoyo de los diferentes gremios Sindicales Municipales se le informó de manera personal al Sr Alcalde y al Sr. Administrador General respecto a la separación de los 10 funcionarios. El Sr. Alcalde ofreció iniciar las gestiones para resolver el problema generado.

Se le notificó por escrito respecto a las separaciones de las los 10 funcionarios a fin de que instruya al Gerente General encargado de la EPMOP para la solución del presente conflicto.

# ANEXO 2



**EPMMOP**  
EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA  
DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

DIRECCIÓN DE TALENTO  
HUMANO

**APLICACIÓN ART. 94 DE LA NORMA INTERNA DE  
ADMINISTRACIÓN DEL TALENTO HUMANO**



La Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas-EPMMOP, fue creada bajo el régimen establecido en la Ley Orgánica de Empresas Públicas-LOEP, por lo que sus servidores públicos se encuentran sujetos a dicha norma.

Desde la creación de la EPMMOP en el año 2010, la legislación que encamina su actuar es la Ley Orgánica de Empresas Públicas-LOEP, dejando a un lado la Ley Orgánica de Servicio Público-LOSEP, por ser contraria a los principios rectores de cualquier empresa pública.

3

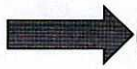
Con sujeción a las disposiciones establecidas en la Norma Interna de Administración del Talento Humano, aprobada en sesión de Directorio de 17 de diciembre de 2015, la Empresa se encuentra en proceso de implementación de un modelo de gestión eficiente, mediante la aplicación de acciones tendientes a optimizar su talento humano, fundamentadas en los siguientes preceptos legales



Constitución de la República del Ecuador:  
Art. 66 y 315



Ley Orgánica de Empresas Públicas Arts. 4, 10, 11, 13, 16, 17 y 30



Norma Interna de Administración del Talento Humano de la EPMMOP Art. 94

4

El derecho a la libertad de contratación, determina los condicionamientos con los cuales una persona, sea natural o jurídica, prevé las condiciones de la contratación, a las cuales se someten las partes; así lo señala el fallo de la Corte Constitucional del Ecuador, emitido dentro de la causa No. 0884-12-EP de 15 de octubre de 2014, expresa: **(Fallo Corte Constitucional)**

Estos argumentos han sido analizados en sede judicial, ante Acciones de Protección, planteadas por varios ex -servidores, quienes fueron separados a través de este proceso en el año 2016, las cuales no han sido admitidas a trámite por no vulnerar derecho alguno, siendo uno de los casos el emitido en sentencia de 17 de noviembre de 2016, causa No. 17294-2016-02936) **(Auto de inadmisión Corte Constitucional Causa 0062-17-EP)**.

En consecuencia el artículo 94 de la Norma Interna de Administración del Talento Humano de la EPMMOP, no es contrario a precepto constitucional alguno.

5

## CONCLUSIÓN

De acuerdo a las atribuciones descritas en la normativa legal citada, la motivación se sujeta a la atribución exclusiva del Gerente General; quien, en calidad de representante legal de la EPMMOP, por disposición de la LOEP, es el encargado de la administración del talento humano y dentro de esta, la vinculación y desvinculación del personal, en relación a necesidades gerenciales encaminadas al mejoramiento de los objetivos de su administración.

Las decisiones adoptadas por las anteriores autoridades, tienen sustento en las facultades establecidas en la Constitución de la República del Ecuador, la Ley Orgánica de Empresas Públicas y la normativa interna, que rige para la EPMMOP, así como en los pronunciamientos emitidos por instancias judiciales que ratifican el proceso aplicado por esta y por otras empresas.

6

## ANÁLISIS

Para la aplicación del artículo 94 de la Norma Interna de Administración del Talento Humano, la empresa analizó el impacto que tendría en la operatividad de la empresa la permanencia o desvinculación de los servidores considerados en este proceso, determinando que no existe afectación en relación al cumplimiento de objetivos y metas planteados.

Es así que la acción aplicada, significó un valor total por la desvinculación de \$377.000,00, que consecuentemente implica un ahorro para la empresa de acuerdo al siguiente detalle:

	NÚMERO SERVIDORES	AHORRO MENSUAL	AHORRO ANUAL
SEPARADOS	10	\$ 22,200.72	\$ 266,408.61

7



**GRACIAS POR SU  
ATENCIÓN**

8

## **Constitución de la República del Ecuador:**

Capítulo Sexto  
Derechos de libertad

*"Art. 66.- Se reconoce y garantizará a las personas:*

*16. El derecho a la libertad de contratación."*

*Art. 315.- El Estado constituirá empresas públicas para la gestión de sectores estratégicos, la prestación de servicios públicos, el aprovechamiento sustentable de recursos naturales o de bienes públicos y el desarrollo de otras actividades económicas.*

*Las empresas públicas estarán bajo la regulación y el control específico de los organismos pertinentes, de acuerdo con la ley; funcionarán como sociedades de derecho público, con personalidad jurídica, autonomía financiera, económica, administrativa y de gestión, con altos parámetros de calidad y criterios empresariales, económicos, sociales y ambientales.*

REGRESO

9

## **Ley Orgánica de Empresas Públicas**

*"Art. 4.- DEFINICIONES. - Las empresas públicas son entidades que pertenecen al Estado en los términos que establece la Constitución de la República, personas jurídicas de derecho público, con patrimonio propio, dotadas de autonomía presupuestaria, financiera, económica, administrativa y de gestión. (...)"*

*"Art. 10.- GERENTE GENERAL. - La o el Gerente General de la empresa pública será designado por el Directorio, de fuera de su seno. Ejercerá la representación legal, judicial y extrajudicial de la empresa y será en consecuencia el responsable de la gestión empresarial, administrativa, económica, financiera, comercial, técnica y operativa. Deberá dedicarse de forma exclusiva y a tiempo completo a las labores inherentes a su cargo, con la salvedad establecida en la Constitución de la República. (...)"*

*Art. 11.- DEBERES Y ATRIBUCIONES DEL GERENTE GENERAL. - El Gerente General, como responsable de la administración y gestión de la empresa pública, tendrá los siguientes deberes y atribuciones (...)"*

*13. Nombrar, contratar y sustituir al talento humano no señalado en el numeral que antecede, respetando la normativa aplicable;(...)"*

REGRESO

10

*"Art. 16.- ÓRGANO DE ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DEL TALENTO HUMANO. - La Administración del Talento Humano de las empresas públicas corresponde al Gerente General o a quien éste delegue expresamente. (...)"*

*"Art. 17.- NOMBRAMIENTO, CONTRATACIÓN Y OPTIMIZACIÓN DEL TALENTO HUMANO. - El Directorio, en aplicación de lo dispuesto por esta Ley, expedirá las normas internas de administración del talento humano (...)"*

*"Art. 30.- NORMAS GENERALES PARA LA REGULACIÓN DE CONDICIONES DE TRABAJO CON SERVIDORES DE CARRERA Y OBREROS. - En la relación de trabajo entre los servidores de carrera sujetos a esta Ley y los obreros, se observarán las siguientes normas:*

*4. Para el caso de separación de los servidores y obreros de las empresas públicas, por supresión de partida o despido intempestivo, se aplicará lo determinado en el Mandato Constituyente No. 4."*

REGRESO

11

#### **Norma Interna de Administración del Talento Humano de la EPMMOP**

*"Artículo 94.- Separación de servidores públicos de carrera y obreros con contrato indefinido. - En circunstancias particulares consideradas por el Gerente General, éste puede decidir la aplicación de la disposición del número 4 del artículo 30 de la ley Orgánica de Empresas Públicas, misma que es potestad exclusiva del Representante Legal de la EPMMOP y; constituye el ejercicio de la libertad de contratación prevista por el número 16 del artículo 66 de la Constitución de la República.*

*Por tanto, en caso de separación de los servidores públicos de carrera y obreros con contrato indefinido sin aplicar el número 2 del artículo 92 de esta Normativa, lleva implícita la cancelación de valores que prevé la referida disposición de la LOEP, que, para el caso de los obreros con contrato indefinido se lo calculará conforme al Código del Trabajo y/o Contratación Colectiva; y, para los servidores públicos de carrera, computando una remuneración mensual unificada que perciba el respectivo servidor, multiplicada por el número de años de servicio, considerando para el efecto el tiempo de trabajo en los organismos que anteceden a la EPMMOP en su creación.*

*En ningún caso los valores a pagarse a los servidores públicos de carrera u obreros con contratos indefinidos, por concepto de indemnización, podrán ser superiores a trescientos (300) salarios básicos unificados del trabajador privado, vigentes a la fecha de pago, conforme lo dispone el Mandato Constituyente No. 4. (El énfasis me pertenece)"*

REGRESO

12

# ANEXO 3

**PLAN DE RETRIBUCIÓN A LA MEJORA  
DE LA CALIDAD EN LA PRESTACIÓN  
DEL SERVICIO DE TRANSPORTE  
PÚBLICO DE PASAJEROS DEL DMQ**

Enero 2018

**PLAN DE RETRIBUCIÓN A LA MEJORA Y OPTIMIZACIÓN DEL  
SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DMQ**

BASE LEGAL

- Artículo 89 del Reglamento: Establece los requisitos

Art. 104 Código, Asignaciones No Reembolsables

- *"Criterios y Orientaciones para la Realización de Transferencias Directas de Recursos Públicos a favor de Personas Naturales o Jurídicas de Derecho Privado"*

Resolución C0028 de 25 de enero de 2011, denominada

- ✓ Informes de evaluación del Plan de Fortalecimiento 2015 – 2017
- ✓ Informe Técnico que propone el Plan de Retribución 2018 – 2020
- ✓ Informe Jurídico
- ✓ Certificación de disponibilidad Presupuestaria
- ✓ Priorización del Proyecto por parte de la Secretaría de Planificación

## REQUISITOS PARA ASIGNACIONES NO REEMBOLSABLES (Art. 89 Reglamento al COPF)

### 1. "Toda transferencia debe responder a un proceso de Planificación;"

- Oficio No. SGP-2018-006 de 03 de enero del 2018, suscrito por el Secretario General de Planificación, indica que "(...) el proyecto "Fortalecimiento del Control de Tránsito" consta como proyecto de inversión a ser ejecutado desde la Agencia Metropolitana de Tránsito (...) por lo cual se considera un proyecto prioritario de inversión."

### 2. "Las transferencias de recursos deberán ser exclusivamente para temas en el ámbito de las competencias de cada entidad pública otorgante;"

- La competencia del Municipio en materia de transporte terrestre radica en la Constitución de la República, COOTAD y Ley Orgánica de Transporte Terrestre (LOTTTSV)

### 3. "Debe estipularse claramente el plazo de vigencia, que no sea de renovación tácita e indefinida;"

- El Plan tendrá vigencia hasta el mes de junio del 2019, contados a partir de la emisión de la Resolución.

## REQUISITOS PARA ASIGNACIONES NO REEMBOLSABLES (Reglamento al COPF):



### 4. "No se podrán efectuar transferencias para propósitos que deberían realizarlos a través de procesos de contratación pública;"

- El transporte público se considera un **servicio estratégico**, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales **podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación**. (Art. 55 LOTTTSV)

### 5. "Previo al proceso de renovación de un convenio para una transferencia se deberá evaluar los resultados obtenidos;"

- Se ha efectuado una evaluación de los resultados del Plan de Fortalecimiento 2015, mediante los informes emitidos por la AMT y Secretaría de Movilidad.

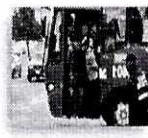


EVALUACIÓN  
PLAN DE FORTALECIMIENTO 2015

SITUACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO AL AÑO 2014



DESCONFIANZA



MAL TRATO



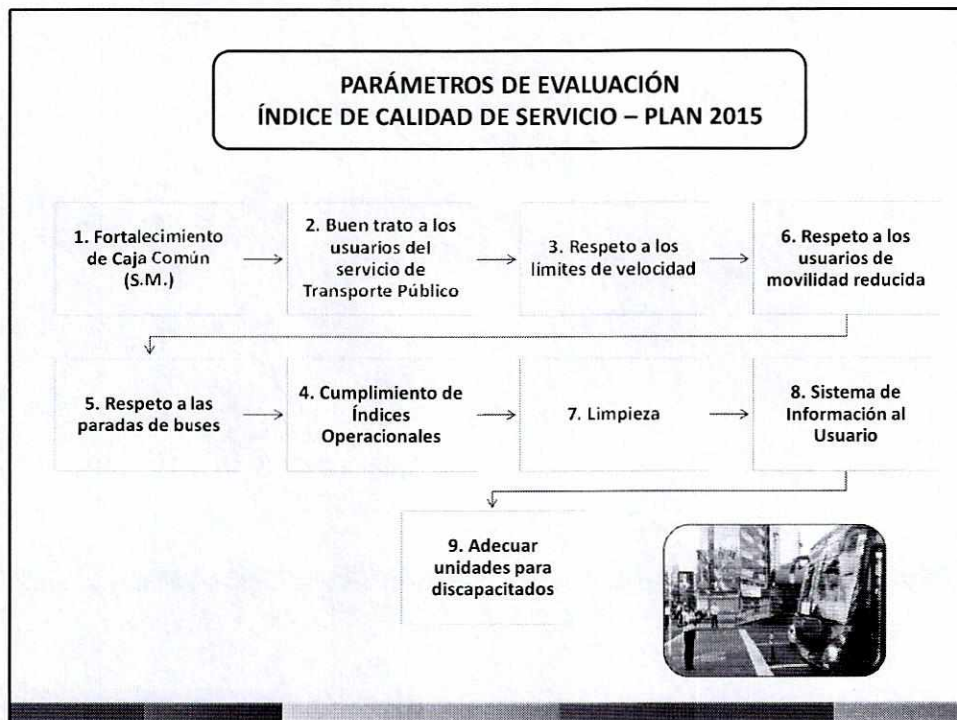
INSEGURIDAD



IMPUNTUALIDAD



PARQUE  
AUTOMOTOR

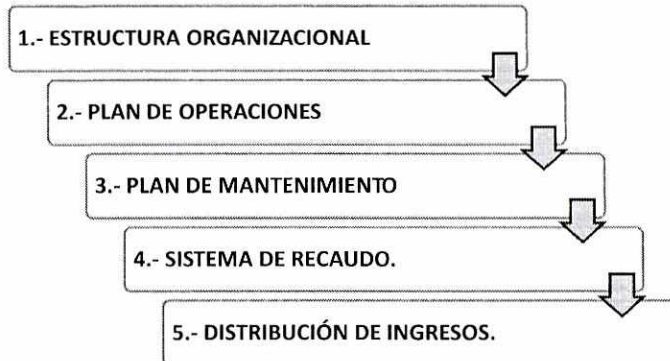


**VALORACIÓN DE LOS ÍNDICES DE CALIDAD DE SERVICIO  
PLAN 2015**

No	Parámetros de Índice de Calidad (ICS)	"A" (COBRAN USD \$1.000)	"B" (COBRAN USD \$ 450)
		PORCENTAJES A CUMPLIR	PORCENTAJES A CUMPLIR
1	Fortalecimiento de Caja Común (Constituyó un indicador más)	55%	7%
2	Buen trato a los usuarios del servicio de Transporte Público	21%	47%
3	Respeto de Límites de Velocidad	2%	5%
4	Índices Operacionales	5%	11%
5	Respeto a las paradas	3%	4%
6	Respeto de Usuarios de Movilidad Reducida	2%	5%
7	Adecuación de las unidades para usuarios con movilidad reducida*	2%	2%
8	Unidades Limpias	5%	14%
9	Sistema de Información al Usuario (SIU)	5%	5%
<b>VALORACIÓN PROGRESIVA PARA LA ASIGNACIÓN DE RECURSOS: 75% EN EL ÚLTIMO AÑO</b>		<b>100%</b>	<b>100%</b>

### FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA DE CAJA COMÚN

Se verificó como uno de los indicadores que las Operadoras de Transporte Público y sus unidades operen bajo el sistema de caja común, evaluación que se realizó cada semestre, basados en:



### FORMA DE FISCALIZACIÓN EN DESPACHO



Levantamiento de información, revisión de documentos, inspección física visual.



Verificación de índices operacionales: Horario de inicio y fin de operaciones, Flota, Intervalos, Frecuencia.

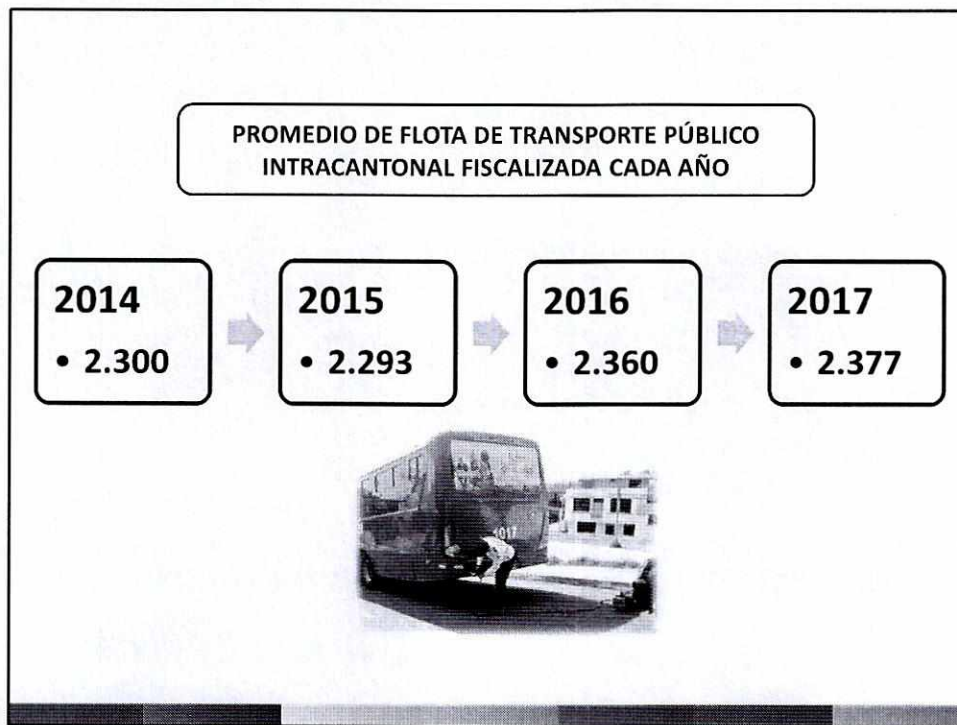
### FORMA DE FISCALIZACIÓN EN RUTA



Índices de calidad de servicio (Respeto al usuario, cumplimiento de paradas, cobro de pasajes, exceso de pasajeros, puertas cerradas, personal uniformado).



Respeto a la Ley de Tránsito (Límites de velocidad, licencia, matrícula, entre otros).



**UNIDADES PAGADAS POR PERIODO**

TRIMESTRE O CUATRIMESTRE	MES Y AÑO	NÚMERO DE UNIDADES			VALORES ACREDITADOS TRIMESTRALMENTE EN USD
		FLOTA	ACREDITADAS MENSUALMENTE	NO RECIBIERON COMPENSACIÓN	
PRIMERO	Marzo 2015	2.284	1.936	350	\$ 4.786.500,00
	Abril 2015	2.290	1.943	348	
	Mayo 2015	2.299	1.955	343	
SEGUNDO	Junio 2015	2.294	2.013	281	\$ 4.887.050,00
	Julio 2015	2.300	1.943	357	
	Agosto 2015	2.298	1.975	323	
TERCERO	Septiembre 2015	2.298	2.067	227	\$ 6.046.000,00
	Octubre 2015	2.302	2.100	199	
	Noviembre 2015	2.305	2.088	213	
CUARTO	Diciembre 2015	2.318	2.070	248	\$ 6.061.450,00
	Enero 2016	2.318	2.060	257	
	Febrero 2016	2.320	2.097	224	
QUINTO	Marzo 2016	2.323	2.005	319	\$ 6.020.550,00
	Abril 2016	2.324	2.034	290	
	Mayo 2016	2.325	2.042	277	
SEXTO	Junio 2016	2.330	2.059	268	\$ 6.108.750,00
	Julio 2016	2.333	2.019	314	
	Agosto 2016	2.333	2.103	230	
SÉPTIMO	Septiembre 2016	2.337	2.124	210	\$ 6.361.850,00
	Octubre 2016	2.343	2.142	202	
	Noviembre 2016	2.340	2.147	193	
OCTAVO	Diciembre 2016	2.348	2.134	213	\$ 6.310.300,00
	Enero 2017	2.343	2.117	225	
	Febrero 2017	2.343	2.111	232	
ÚLTIMO CUATRIMESTRE	Marzo 2017	2.345	1.992	354	\$ 7.945.000,00
	Abril 2017	2.345	1.955	389	
	Mayo 2017	2.347	1.984	362	
<b>TOTALES</b>		<b>65.035</b>	<b>57.229</b>	<b>7.782</b>	<b>\$ 54.527.450,00</b>

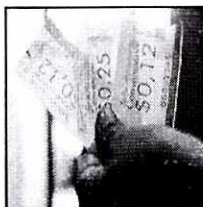
**RESULTADOS**

Mejor estructura organizacional de las operadoras de transporte, obteniendo, entre otros, que el talento humano (100% del administrativo) que laboran en las operadoras se encuentren afiliados al IESS.

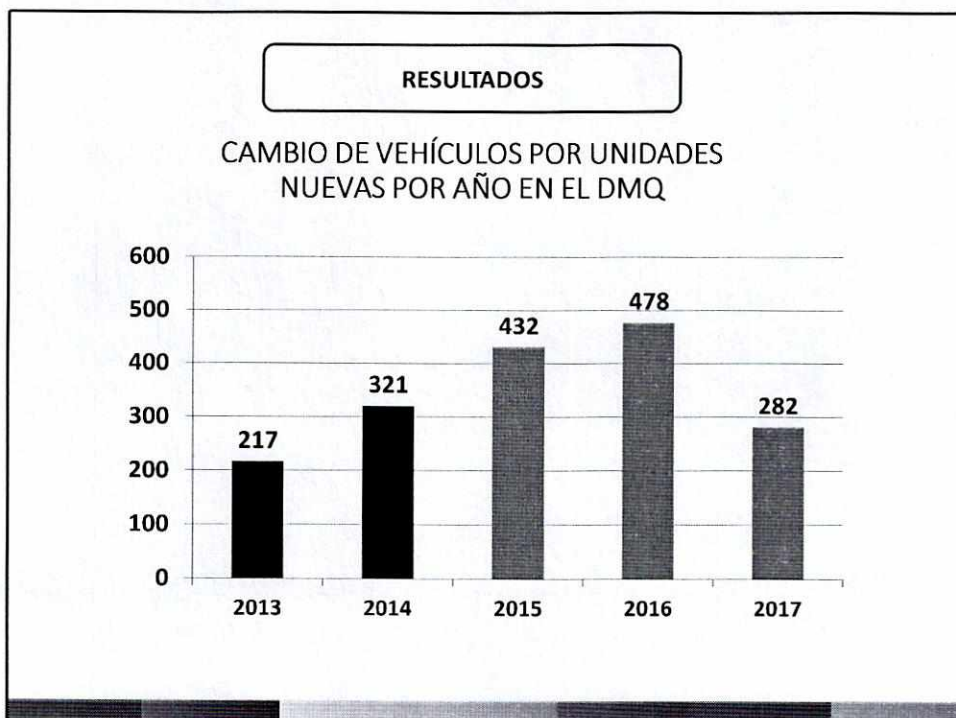
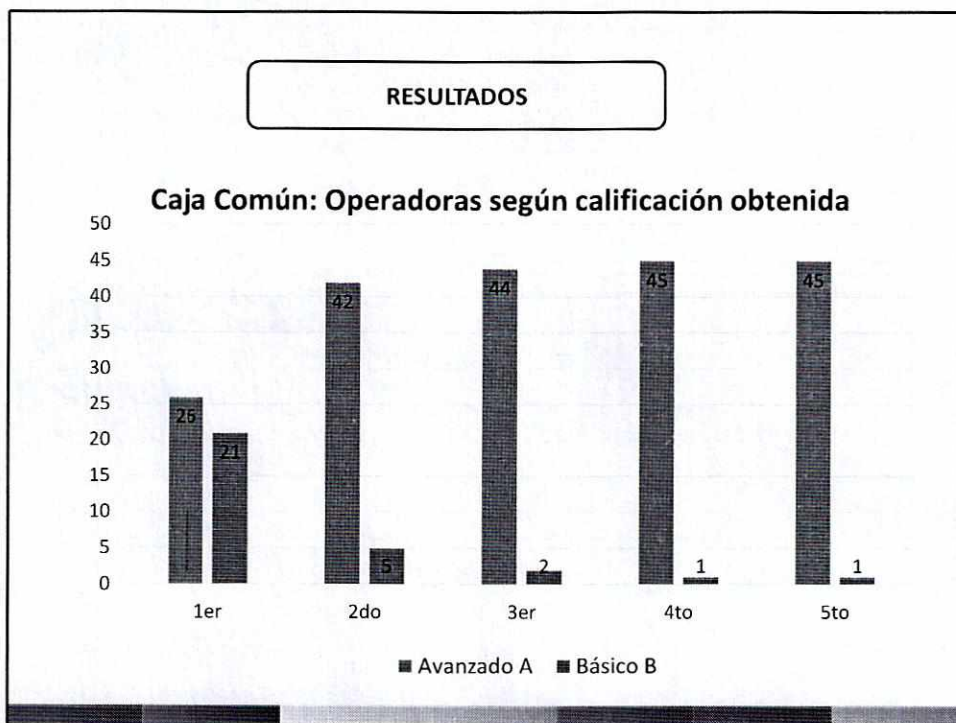
- Todas las operadoras, o tienen talleres propios (43%) o tienen contratos con talleres mecánicos certificados (57%). Ya no ocurre como antes, que el propietario o conductor era a la vez mecánico del vehículo.

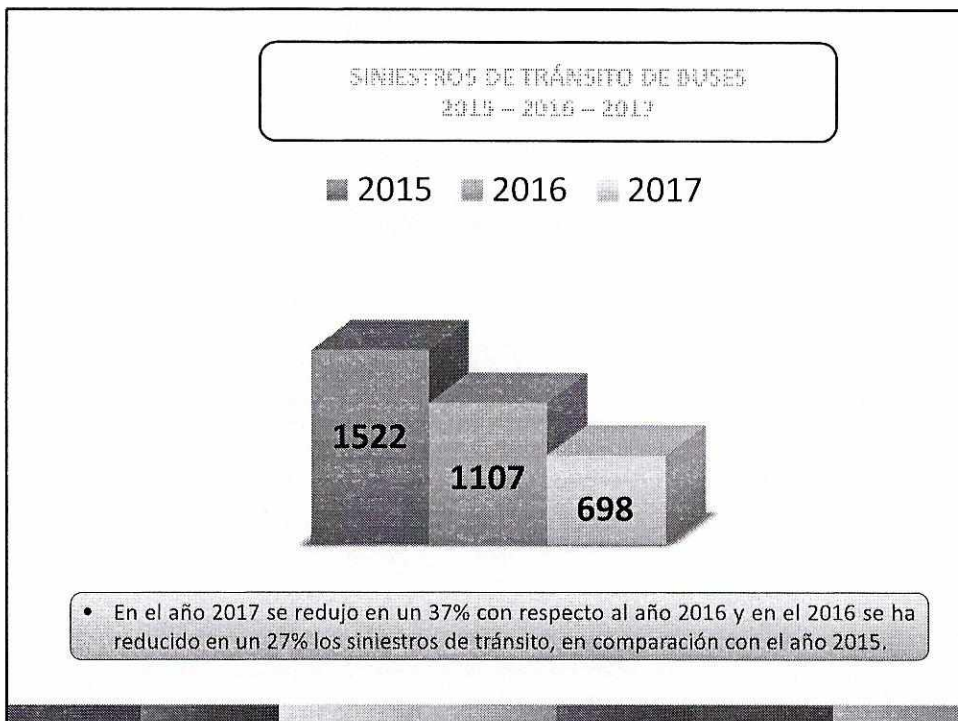
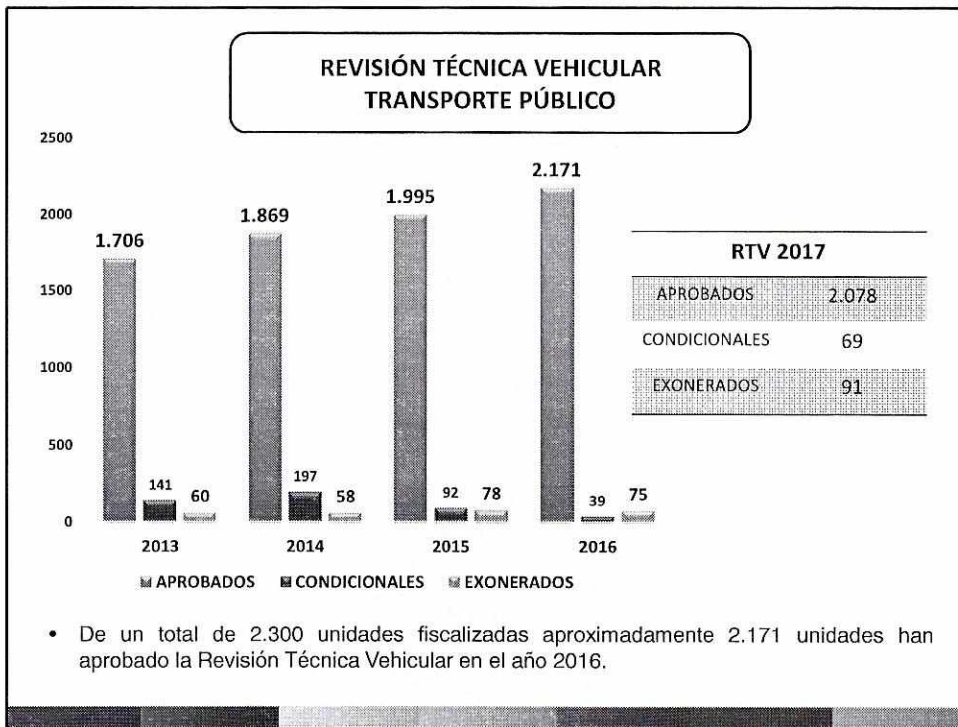
**RESULTADOS**

14 operadoras han empezado a elaborar páginas web propias (ya no sólo correo electrónico como sucedía inicialmente) y publican en estas páginas sus rutas e índices operacionales.

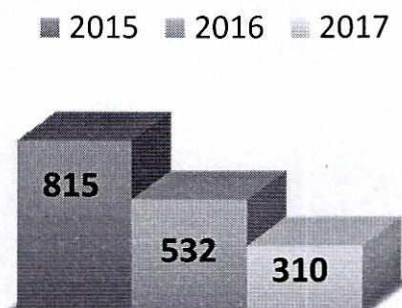


Los depósitos de recaudo se realizan en cuentas bancarias a nombre de las operadoras y no a nombre de gerentes o de directivos como ocurría anteriormente.





**PERSONAS HERIDAS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO DE BUSES  
AÑOS 2015 - 2016 - 2017 (noviembre 2017)**

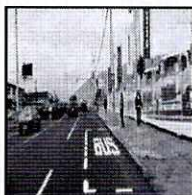


- En el año 2017, se ha reducido en un 42% con respecto al año 2016, en el año 2016 se redujo en un 35% con relación al 2015 el número de personas heridas en siniestros de tránsito.
- En el año 2016 se logra reducir a **CERO** las muertes por caídas de pasajeros del transporte público, en comparación con 3 personas que fallecieron por eso motivo en el año 2015.

**LOGROS ADMINISTRACIÓN**



Se cuenta con equipos de alta tecnología para la medición de velocidad al transporte público intracantonal urbano, mismos que fueron implementados a mediados del mes de marzo 2017.



Se han ubicado y señalizado (horizontal y verticalmente) 671 nuevos puntos de parada de bus, para garantizar la seguridad vial en el ascenso y descenso de pasajeros.



FISCALIZACIÓN POSTERIOR AL PLAN  
AGOSTO - DICIEMBRE 2017

PARÁMETROS DE MEDICIÓN

Luego del diagnóstico y análisis se determinó la necesidad de ejecutar fiscalizaciones con parámetros más palpables, medibles y que permitan evidenciar una realidad en el servicio brindado por parte de las operadoras:

1. RESPETO A LOS LÍMITES DE VELOCIDAD

2. RESPETO A LAS PARADAS DE BUS DEBIDAMENTE SEÑALIZADAS

3. CAMBIO BRUSCO DE CARRIL (CORRETEO)

4. TRATO AL USUARIO

**TIPOS DE FISCALIZACIÓN Y CONTROL**

1.- FISCALIZACIÓN EN DESPACHO, ORIGEN Y DESTINO /  
INSPECCIÓN FÍSICA VISUAL

2.- FISCALIZACIÓN EN EJES VIALES

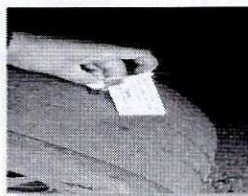
3.- OPERATIVOS DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR EN  
VÍA

4.- FISCALIZACIÓN EN RUTA (FEDATARIOS).

El personal contó con instrumentos tecnológicos y formularios,  
profundímetros, medidores de velocidad, opacímetros,  
Handheld, cámaras fotográficas, etc.

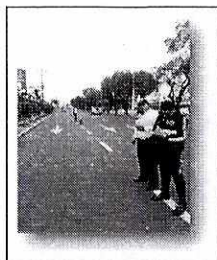
**RESULTADOS**

DETALLE	FISCALIZACIÓN DESPACHO-ORIGEN Y DESTINO/INSPECCIÓN FÍSICA VISUAL
<b>TOTAL UNIDADES FISCALIZADAS</b>	2.370
UNIDADES INSPECCIONADAS SIN NOVEDAD	2.262
CITACIONES / INFORMES DE INCUMPLIMIENTO POR BRIGADAS DE FISCALIZACIÓN	105
RETENIDOS	3
FUGADOS	0



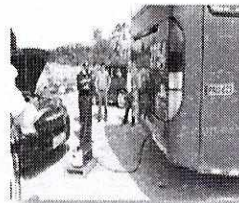
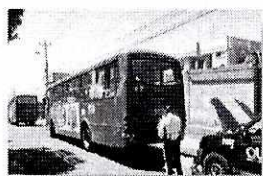
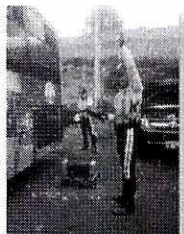
**RESULTADOS**

DETALLE	CONTROL EJES VIALES (VELOCIDADES)
<b>TOTAL FISCALIZACIONES</b>	<b>3.012</b>
UNIDADES INSPECCIONADAS SIN NOVEDAD	2.747
CITACIONES / INFORMES DE INCUMPLIMIENTO POR BRIGADAS DE FISCALIZACIÓN	244
RETENIDOS	21
FUGADOS	0



**RESULTADOS RTV**

DETALLE	RTV (OPACIDAD)
<b>TOTAL FISCALIZACIONES</b>	<b>5.519</b>
UNIDADES INSPECCIONADAS SIN NOVEDAD	4.610
CITACIONES / INFORMES DE INCUMPLIMIENTO POR BRIGADAS DE FISCALIZACIÓN	905
RETENIDOS	4
FUGADOS	0



### FISCALIZACIÓN EN RUTA (FEDATARIOS)

- Con fecha 15 de septiembre de 2017 el Director General Metropolitano de la AMT, "Crea el equipo de fedatarios de transporte de la Agencia Metropolitana de Tránsito, a cargo de la Dirección de Fiscalización, personal responsable de verificar las acciones in situ de los prestadores del servicio de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito, y que estos den cabal cumplimiento de los dispuesto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y Ordenanzas Metropolitanas vigentes, y por las disposiciones emanadas por las entidades de control".
- De la flota de 2.446 establecida por la S. M., se realizaron 4.854 fiscalizaciones, esto debido a que varias unidades fueron controladas por más de una vez.

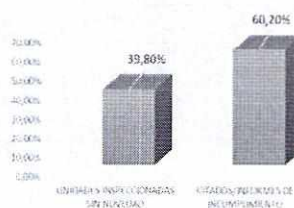
### RESULTADOS FEDATARIOS

DETALLE	INFORMES DE INCUMPLIMIENTO	
	CANTIDAD	PORCENTAJE
<b>TOTAL FISCALIZACIONES</b>	<b>4.854</b>	<b>100%</b>
UNIDADES INSPECCIONADAS SIN NOVEDAD	1.932	39,80%
CITACIONES / INFORMES DE INCUMPLIMIENTO	2.922	60,20%
RETENIDOS	0	0,00%
FUGADOS	0	0,00%

#### INCUMPLIMIENTOS

NOVEDAD	TOTAL
CAMBIO BRUSCO DE CARRIL	478
CIRCULA CON PUERTAS ABIERTAS	1.828
NO RESPETA PARADAS	616
SIN NOVEDAD	1.932
<b>TOTAL INCUMPLIMIENTOS</b>	<b>4.854</b>

#### FISCALIZACION FEDATARIA



**RESULTADOS OBTENIDOS DE LOS 4 TIPOS DE OPERATIVOS DE CONTROL EJECUTADOS**

Se ejecutaron un total de **15.755** fiscalizaciones de las cuales se emitieron **4.176** citaciones por incumplir con los parámetros establecidos que corresponde al **26%** de incumplimientos; **28** unidades fueron retenidas por varias causas.

DETALLE	FISCALIZADAS	FISCALIZACIÓN DESPACHO-ORIGEN Y DESTINO / INSPECCIÓN FÍSICA VISUAL	CONTROL EJES VIALES (VELOCIDADES)	IRRESPECTO A PARADAS, PUERTAS ABIERTAS Y CORRETEOS	OPERATIVOS RTV (OPACIDAD)	TOTAL POR PARÁMETROS DE MEDICIÓN
UNIDADES FISCALIZADAS	2.446					
CITACIONES / INFORMES DE INCUMPLIMIENTO POR BRIGADAS DE FISCALIZACIÓN		105	244	2.922	905	4.176
RETENIDOS		3	21	0	4	28
FUGADOS		0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>		<b>108</b>	<b>265</b>	<b>2.922</b>	<b>909</b>	<b>4.204</b>

**COMPARATIVO DE UNIDADES CITADAS POR OPERADORAS**

A continuación se detalla un comparativo de las citaciones emitidas por los funcionarios de la AMT a los conductores de las unidades en relación con la flota asignada en los contratos de operación de cada operadora:

**MAS CITADAS**

N°	OPERADORA	FLOTA	CITADAS / RETENIDAS	%
1	COLECTRANS	23	94	409%
2	GUADALAJARA	25	102	408%
3	TRANSPACOMI	8	29	363%
4	ALBORADA	47	150	338%
5	MONSERRAT	27	86	319%
6	AGUILA DORADA	52	155	298%
7	SEMGVLLFOR	24	69	288%
8	BELLAVISTA	30	84	280%
9	METROTRANS	43	119	277%
10	TRANSALFA	50	135	270%

**MENOS CITADAS**

N°	OPERADORA	FLOTA	CITADAS / RETENIDAS	%
37	SETRAMAS	43	48	112%
38	SAN CARLOS	74	79	107%
39	DISUTRAN	80	74	92%
40	SAN FRANCISCO	80	67	84%
41	TRANSLATINOS	115	99	85%
42	SERVAGOSTO	27	22	81%
43	CALDERON	91	61	67%
44	RICHINCHA	35	24	63%
45	COMETRA	45	22	48%
46	SECUATRANS	18	5	28%
<b>SUBTOTAL CITADOS</b>			<b>4.176</b>	
<b>SUBTOTAL RETENIDOS</b>			<b>28</b>	
<b>TOTAL</b>			<b>4.204</b>	

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN**

**ANTECEDENTES**

I. El sistema de transporte público en el DMQ se conforma por:

- ✓ 2.909 buses urbano
  - ✓ 424 buses combinados y rurales
- TOTAL: 3.333** unidades de transporte público

II. **324** unidades de propiedad municipal son buses de mediana y gran capacidad (articulados, biarticulados).

III. **193** registros municipales sin vehículo o en reserva

IV. **654** unidades de transporte mantiene relación contractual o a través de convenios con la EPMPQ

**MECANISMO:** Donaciones no reembolsables, previstas en el artículo 89 del Reglamento al Código Orgánico de Finanzas Públicas, para proyectos en beneficio de la colectividad.

## OBJETIVOS

- ✓ Garantizar la mejora de la calidad del servicio de transporte público con **indicadores visibles y medibles por la comunidad**.
- ✓ Garantizar el acceso a **tarifas socialmente justas**, en los términos previstos en la Constitución y la LOTTTSV.
- ✓ Garantizar la **sostenibilidad** del sistema de transporte público en beneficio de la ciudadanía.
- ✓ Garantizar la **continuidad de soluciones integrales** para el Sistema de Transporte Público.
- ✓ Potenciar durante este tiempo la operación del Subsistema de Transporte Convencional, integrando la racionalización de rutas y frecuencias, orientado a estructurar todo el Sistema Metropolitano de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito, cuyo afán es conseguir un nuevo modelo de movilidad y una ciudad más sostenible.

## PARÁMETROS DE EVALUACIÓN

INDICADORES

**1. Fortalecimiento de Caja Común (S.M.),**  
como un condicionante para acceder a las  
fiscalizaciones

**2. Estado Físico de la unidad**  
Unidad en excelente estado

**3. Trato y servicio al usuario**  
Excelente comportamiento, Seguridad de  
transportar pasajeros, Control de capacidad,  
Respetar límites de velocidad y Respeto a usuarios  
con movilidad reducida

**4. Estándar de operación**  
Cumplimiento de los índices de operación,  
Información al usuario y Respeto a paradas

**5. Estándares Ambientales**  
Control de opacidad

Para efectos de mejora de la calidad durante la prestación del servicio, la **AMT verificará la aplicación progresiva de indicadores.**

### Medios de verificación:

Se efectuarán operativos de fiscalización para la verificación del cumplimiento de los aspectos del ICS, con la utilización de equipos tecnológicos y/o con FEDATARIOS con vestimenta de civil.

### PARÁMETROS DE EVALUACIÓN

**Estado físico de la unidad:** El objetivo perseguido con esta revisión es verificar la condición de las unidades vehiculares, el cumplimiento de un estándar mínimo y aceptable en la prestación del servicio de transporte público, que garantice el cumplimiento permanente de la Ley y la seguridad de los pasajeros, debiendo verificar el cumplimiento de cada uno de los siguientes aspectos que lo compone, a los cuales se les asignará una puntuación individual:

No.	Parámetros	Aspectos Generales	No.	Aspectos Individuales	Porcentaje
1	Estado físico de la unidad	Unidad en excelente estado	1	Carrocería y pintura	15%
			2	Ventanas y/o parabrisas	
			3	Asientos	
			4	Conjunto óptico (luces)	
			5	Brazos limpia parabrisas	
			6	Limpieza externa e interna de la unidad	
			7	Cintas retrorreflectivas	
			8	Identificación de la unidad	
			9	Llantas en buen estado (labrado mínimo 1,6 mm)	

### PARÁMETROS DE EVALUACIÓN

**Trato al usuario,** garantizando la seguridad de los pasajeros y del personal a bordo en las unidades de transporte, con cordialidad, amabilidad, respeto, cortesía y conducción de la unidad observando normas de tránsito y señalización, velando por el comportamiento que brinda además el personal a bordo y verificando el cumplimiento de cada uno de los siguientes aspectos que lo compone, a los cuales se les asignará una puntuación individual:

No.	Parámetros	Aspectos Generales	No.	Aspectos Individuales	Porcentaje
1	Trato y servicio al usuario	Excelente comportamiento del personal operativo	10	Excelente trato al usuario: cordialidad, amabilidad, respeto, atención personalizada, cortesía y conducción de la unidad observando normas de tránsito y señalización	40%
			11	Personal operativo no maltrata de obra o de palabra a ninguna persona	
			12	Personal operativo bien presentado uniformado e identificado	
		Seguridad al transportar pasajeros	13	Unidad circula con puertas cerradas	
			14	Conductor no hace uso de objetos que distraen su función mientras conduce	
		Control de capacidad	15	Respeto el límite de capacidad de pasajeros en la unidad y no desborda en estribos, pisaderas o colgados	
		Respeto a límites de velocidad	16	Respeto los límites de velocidad de conformidad con la ley	
			17	Marcador de velocidad funcionando	
Respeto a usuarios con movilidad reducida	18	Espacio o área adecuada y sin obstáculos para personas con movilidad reducida			



### PARÁMETROS DE EVALUACIÓN

**Estándares de operación**, bajo el cumplimiento de los índices operacionales consignados en los respectivos Contratos de Operación suscritos con el Administrador del Sistema, por parte de las Operadoras autorizadas, beneficiarios de las habilitaciones operacionales, conductores y/o conductoras designados, verificando el cumplimiento de cada uno de los siguientes aspectos que lo compone, a los cuales se les asignará una puntuación individual:

No.	Parámetros	Aspectos Generales	No.	Aspectos Individuales	Porcentaje
1	Estándares de operación	Eficiencia y cumplimiento de los índices operacionales	20	Horarios de inicio y cierre de operaciones	35%
			21	Flota autorizada	
			22	Ruta	
			23	Intervalo y frecuencias de operación	
		24	Eficiencia administrativa		
		Información al usuario	25	Origen y destino mediante carteleras y rótulos	
			26	Paneles de información sobre: rutas, horarios de operación, paradas y capacidad de la unidad	
			27	Sistema de información auditivo	
Respeto a paradas	28	Respeto a paradas establecidas para el embarque y desembarque de pasajeros			

### PARÁMETROS DE EVALUACIÓN

**Cumplimiento de estándares ambientales** aplicables en el Distrito Metropolitano de Quito, verificando el cumplimiento de cada uno de los siguientes aspectos que lo compone, a los cuales se les asignará una puntuación individual:

No.	Parámetros	Aspectos Generales	No.	Aspectos Individuales	Porcentaje
1	Estándares ambientales	Control de opacidad	29	Límites permisibles de opacidad de conformidad con la normativa	10%
			30	Respeto la configuración del tubo de escape de conformidad con la normativa	

### DESTINO DE LOS RECURSOS



**URBANOS**



**COMBINADOS Y RURALES**

- Se excluye de esta retribución a las unidades de transporte que mantienen relación contractual con la EPMTPO, a las unidades de propiedad municipal y a las habilitaciones que no registran unidades.
- **Beneficiarias: 2162 unidades**

### MECANISMO DE RETRIBUCIÓN

**Variables de cálculo:** Costos de operación, necesarios para garantizar la mejora en la calidad del servicio de transporte público.

#### VALOR MENSUAL A PAGAR

- Pagos trimestrales, posterior a la calificación obtenida por los operadores: **75% y de formar progresiva a continuación**
- **1.000 USD** mensuales a las unidades que cumplan a cabalidad con los parámetros de calidad.
- **2.000 USD** mensuales a las unidades vehiculares que generen cero emisiones (eléctricos).

#### PLAZO DEL PROYECTO

- Culmina en junio del 2019, una vez que se cuente con el Sistema Integrado de Recaudo (SIR) en los subsistema BRT y Metro de Quito, para su posterior integración .

#### INCUMPLIMIENTOS

- Sanciones administrativas por la no implementación de mejoras.

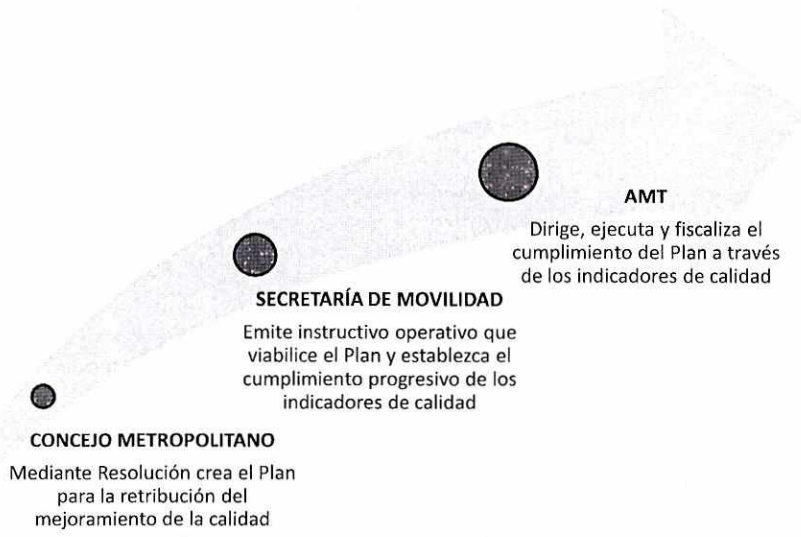
**PUBLICACIÓN DE LA INFORMACIÓN**

- ✓ La Secretaría de Movilidad y la Agencia Metropolitana de Tránsito, llevará adelante **encuestas periódicas** dirigidas a evaluar el desempeño y mejoras implementadas por los Operadores de manera trimestral, cuyos **resultados serán publicados para conocimiento de la ciudadanía en general.**
- ✓ De manera obligatoria y de **forma trimestral**, se pondrá en conocimiento de la Comisión de Movilidad los resultados de las evaluaciones y fiscalizaciones realizadas por efecto del presente Plan, los mismos que una vez conocidos serán puestos en conocimiento del Concejo Metropolitano para su tratamiento y resolución al respecto.

**DENUNCIAS**

El Municipio pondrá a disposición de la ciudadanía, herramientas de atención prioritaria de requerimientos, quejas y denuncias a través de páginas web, aplicativos móviles y/o líneas telefónicas, relacionadas a la calidad de servicio de transporte público de pasajeros, las mismas que serán avaladas y contabilizadas según su incidencia, **siendo la base para la evaluación de los indicadores de calidad.**

• **EJECUCIÓN DEL PLAN:**



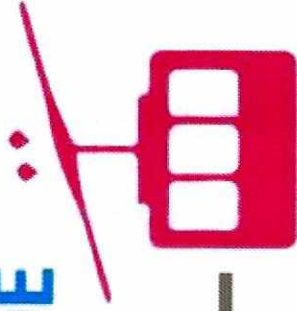
03/05/2018

SECRETARÍA DE  
**MOVILIDAD**  
ALCALDÍA

GRACIAS

# ANEXO 4

# EJECUCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE QUITO CABLES



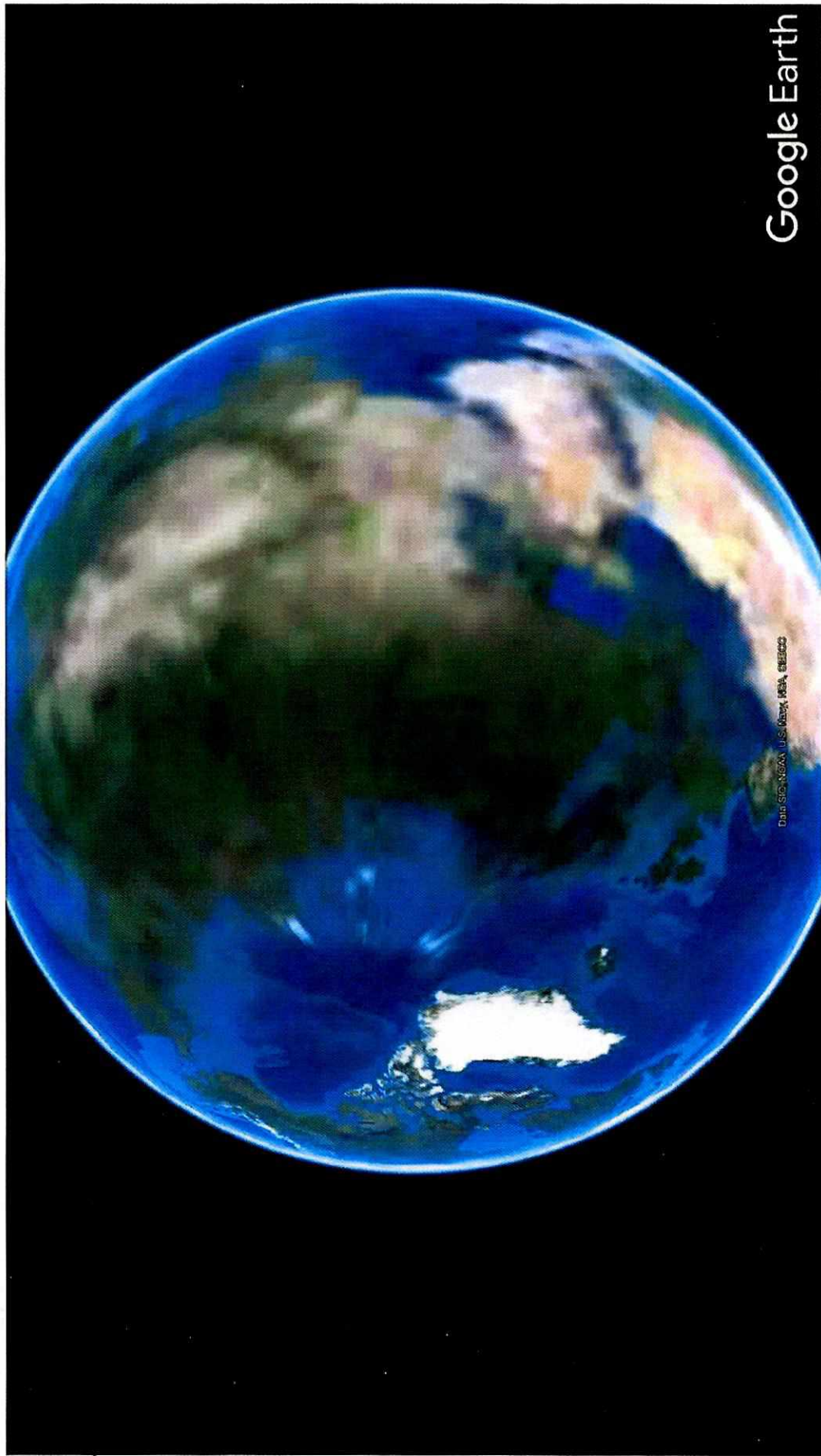
LÍNEA OFELIA - ROLDOS

**EPMMOP**  
EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA  
DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

**QUITO**  
ALCALDÍA



*[Handwritten signature]*



Google Earth

**EPMMOP**

**QUITO**  
ALCALDÍA



# ESTACIÓN OFELIA



**EPMMOP**  
EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA  
DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

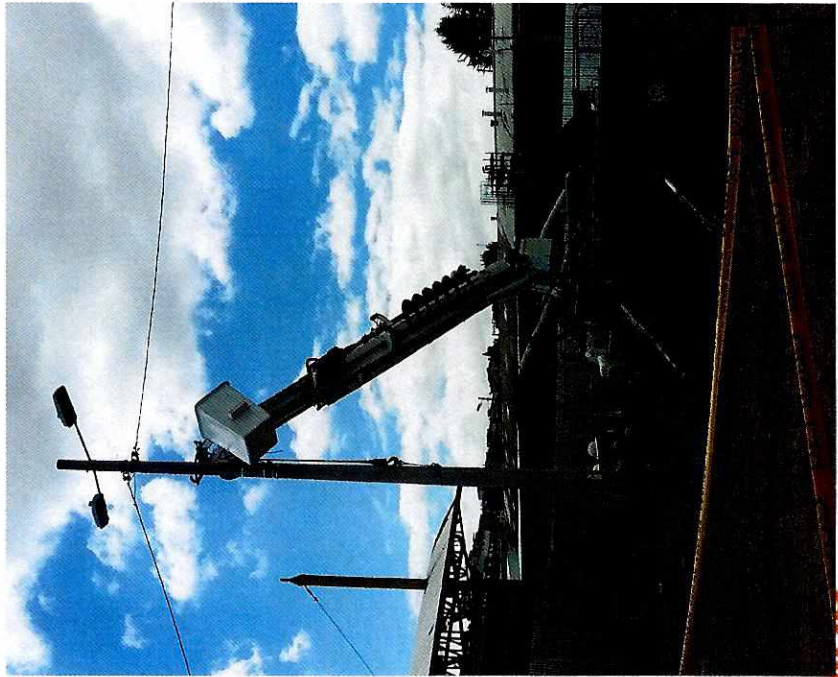
**QUITO**  
ALCALDÍA

*R*



## Ejecución de Obras Preliminares

- Remoción de Postes de Alumbrado Público ejecutado por la EEQ
- Replanteo y nivelación de edificaciones.



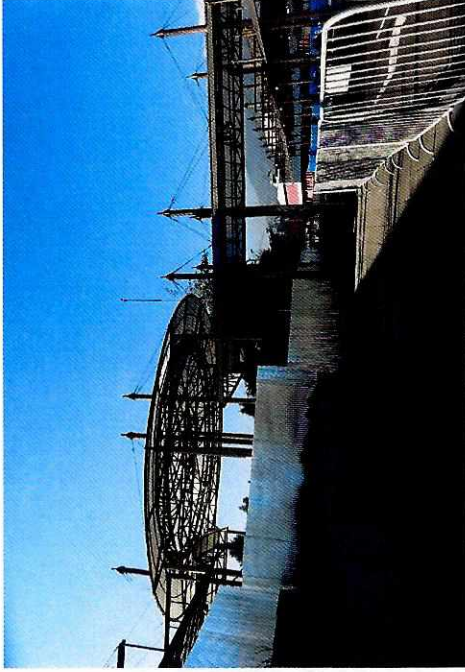
**EPMMUP**

**ALCALDÍA**

*[Handwritten signature]*

# Ejecución de Obras Preliminares

- Desmontaje de Estructura Metálica

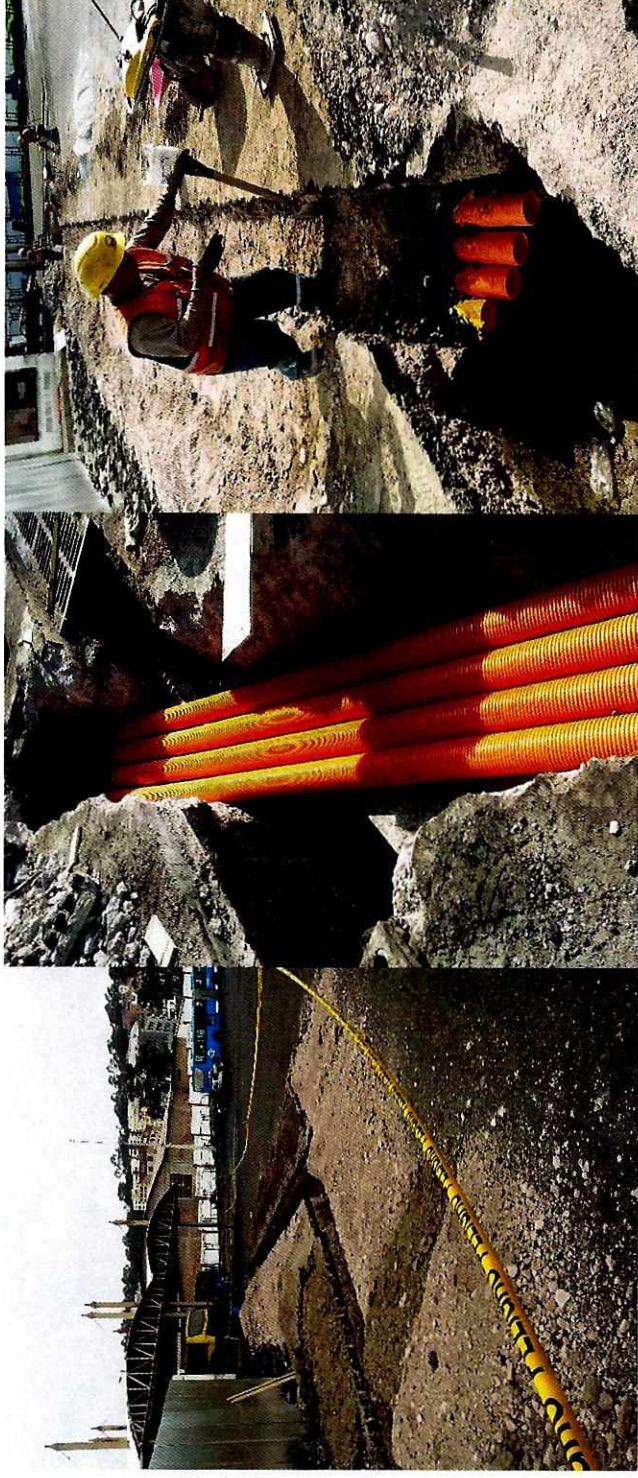


**EPMMOP**

**QUITO**  
ALCALDIA

# REUBICACIÓN DE ACOMETIDA ELÉCTRICA DEL CORREDOR CENTRAL NORTE (rubro nuevo):

- Reubicación de la nueva acometida eléctrica que provee al Corredor Central Norte: construcción de zanjas, cajas de revisión, instalación de tuberías, tendido de cables, compactación y tendido de asfalto.



**EPMMOP**

**QUITO**  
ALCALDÍA

*[Handwritten signature]*

# Obras Civiles

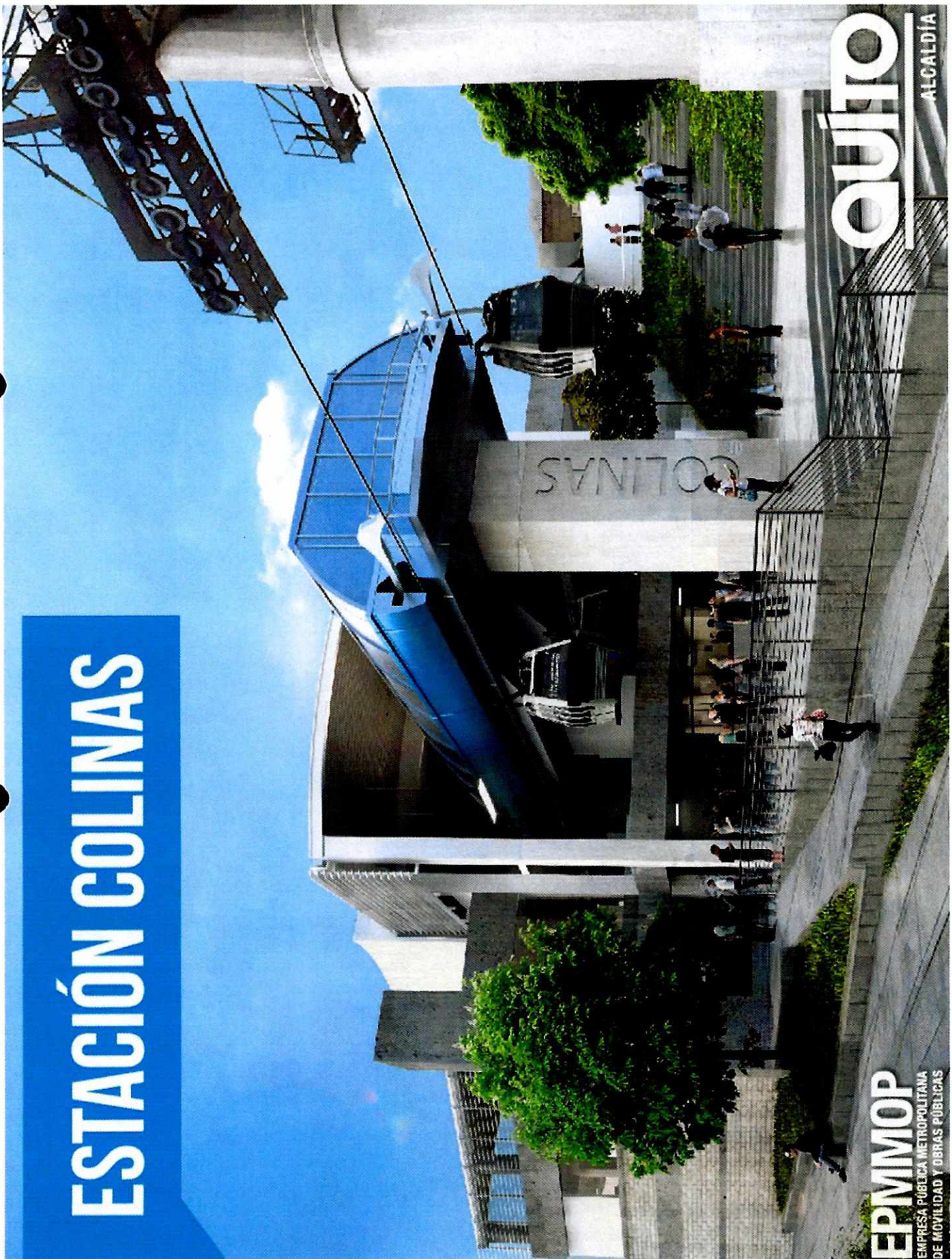
- Armado de Pedestales
- Fundición de Replanto en Cimentación



**EPMMOP**

**QUITO**  
ALCALDÍA

# ESTACIÓN COLINAS



**EPMIMOP**  
EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA  
DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

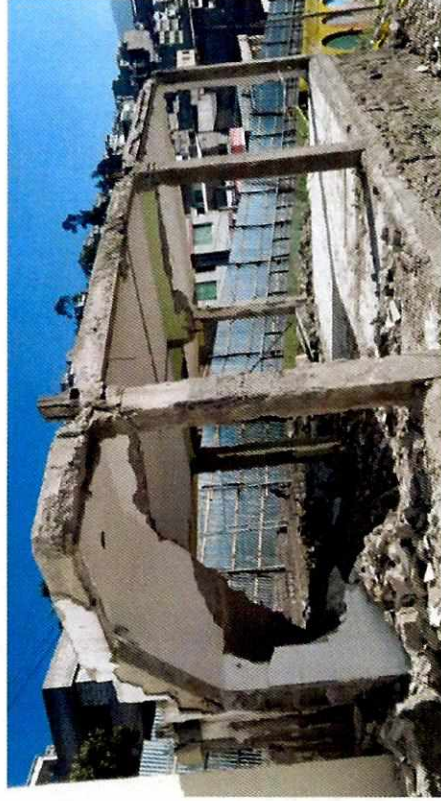
**QUITO**

ALCALDÍA

# Ejecución de Obras Preliminares

Replanteo y Nivelación

Derrocamiento de estructuras existentes



X

# Obras Civiles

Excavación y Fundición de Cimentación (Pilas Prebarrenadas)



**EPMMOP**

**QUITO**  
ALCALDIA

*Handwritten signature*

Obras Civiles

Fundición de Replantillos

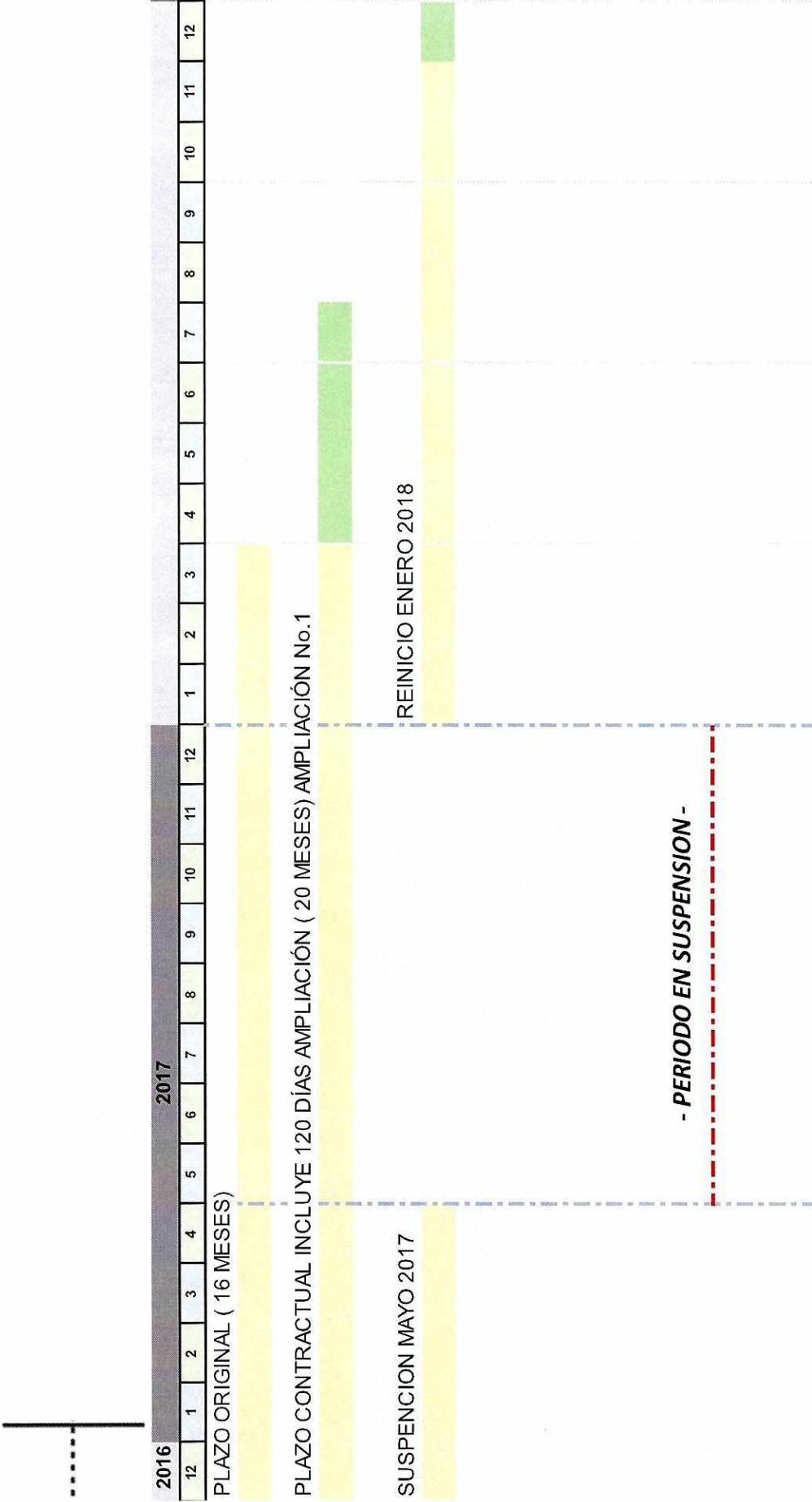


*[Handwritten signature]*



## Suspensión del plazo contractual

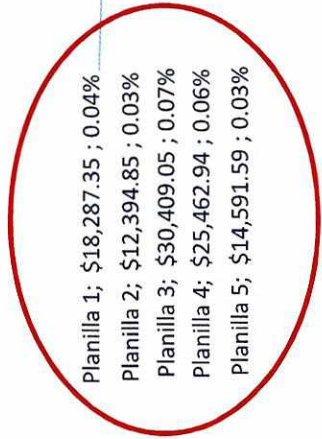
- Oficio 437-CG de 28 de abril de 2017
  - Hallazgo de un posible material cultural
  - Falta de disponibilidad de predios
    - Literal P , cláusula 17 del contrato
    - Tercer párrafo, numeral 103-2.03 Especificaciones generales del MTOP
  - Sin perjuicio de que el contratista pueda avanzar en trabajos preliminares



*[Handwritten signature]*

# Avance Ejecución del Monto Contractual

- PROYECTO: Quito Cables, Línea Norte: Roldós-Ofelia



Monto Total Ejecutado:  
\$101'145.78

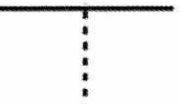
**Avance: 0.23%**

■ Por planillar: ■ Planilla 1 ■ Planilla 2 ■ Planilla 3 ■ Planilla 4 ■ Planilla 5

**EPMMOP**

**QUITO**  
ALCALDÍA





# ESTADO DE PREDIOS

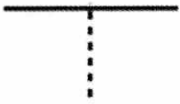
**EPMMOP**

**QUITO**  
ALCALDÍA



## Información predios Quito Cables

- **Total de predios requeridos:** 34
- Mediante acuerdo de negociación, pagados y liberados físicamente: 22
- San José del Condado, existe liberación legal, no física, valores consignados en CNJ 8
- En procesos de liberación 4



# SISTEMA ELECTROMECÁNICO

**EPMMOP**

**QUITO**  
ALCALDÍA



# Componente Electromecánico

- CEE propone la inclusión de rubros nuevos y eliminación de otros, que comprenden rubros del componente electromecánico y de montaje.
- Una vez generado la propuesta del CEE (especificaciones técnicas, apus, tabla de cantidades), será remitido a EPM-MOP quien a su vez oficializará a la fiscalización para su respectivo análisis y aprobación, para proceder a la suscripción del contrato complementario entre CEE y EPM-MOP.
- El CEE realizará el proceso de contratación internacional a través del portal de compras públicas del SERCOP.

**EPM-MOP**

**QUITO**  
ALCALDÍA



*[Handwritten signature]*

# CUMPLIMIENTO DE LA MEDIDA CAUTELAR

**EPMMOP**

**QUITO**  
ALCALDÍA





# Medida Cautelar

- El Comité pro mejoras de Urbanización el Condado, presenta una Demanda de Medidas Cautelares en contra del MDMQ y EPMMP
- La Unidad Judicial Penal de Carcelén acepta la demanda y como medida cautelar dispone que:
  - El MDMQ y EPMMP implementen una mesa de participación ciudadana efectiva con la comunidad de la Urbanización El Condado con el acompañamiento y supervisión del CPCCS

**EPMMP**

**QUITO**  
ALCALDÍA



# Mesas de Trabajo

- 13 de noviembre de 2017, se acordó la entrega por parte de EPMMOP de toda la información concerniente al proyecto Quitocables (acuerdo cumplido por parte de EPMMOP).
- 27 de noviembre de 2017, se acordó realizar una presentación clara y completa del proyecto Quito (acuerdo cumplido por parte de EPMMOP).
- 21 de diciembre de 2017, se acordó dividir las mesas de participación ciudadana en tres temas generales: (acuerdo cumplido por parte de EPMMOP).
  - \* Componente Económico del proyecto Quitocables.
  - \* Componente de Ingeniería del proyecto Quitocables.
  - \* Componente Jurídico y gestión de conflictos del proyecto Quitocables.

**EPMMOP**

**QUITO**  
ALCALDÍA



X



**QUITO**  
ALCALDIA

**EPMMOP**



A small, handwritten signature or mark in blue ink.

**quito**



**ALCALDÍA**

X