QUITO
ALCALDÍA

CIRCULAR No. 080

Para: Alcaldía Metropolitana; Concejalas y Concejales Metropolitanos.
De: Abg. Diego Cevallos Salgado
Secretario General del Concejo Metropolitano
Asunto: Información adicional, proyecto de Ordenanza Metropolitana Reformatoria a la Ordenanza Metropolitana No. 177, sancionada el 18 de julio de 2017, que establece el Régimen Administrativo para la prestación del servicio de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito.
Fecha: 12 de diciembre de 2017

De mi consideración:

En atención al oficio No. SM-1999-2017, de 7 de diciembre de 2017, recibido en esta Secretaría General el 12 de diciembre el año en curso, por el cual el Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad, remite un alcance respecto de las observaciones formuladas al proyecto de Ordenanza Metropolitana Reformatoria a la Ordenanza Metropolitana No. 177, sancionada el 18 de julio de 2017, que establece el Régimen Administrativo para la prestación del servicio de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito, me permito informar que dicha información se encuentra disponible para su consulta en la herramienta digital de esta Secretaría, adjunta a la presente circular.

Atentamente,

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

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	D. Cevallos	Secretaría General	2017-12-12	

SECRETARÍA GENERAL DEL
CONCEJO

SECRETARÍA DE
MOVILIDAD
ALCALDÍA

Quito DM, 07 DIC. 2017
1999

Oficio No. SM- 2017

Licenciado
Eddy Sánchez
Presidente
COMISIÓN DE MOVILIDAD DEL CONCEJO METROPOLITANO
Presente.-

Abogado
Diego Cevallos
Secretario General
CONCEJO METROPOLITANO
Presente.-

SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO
RECEPCIÓN
Fecha: 12 DIC 2017 Hora 16H16
Nº. HOJAS 1
Recibido por:

Asunto: *Respuesta a propuesta de reforma ordenanza de proceso de taxis Concejala Luisa Maldonado*

De mi consideración:

En atención a la disposición dada por la Comisión de Movilidad en sesión llevada a cabo el día 05 de diciembre del 2017, en la cual se trataron las observaciones al proyecto de Ordenanza Reformatoria a la Disposición Transitoria Sexta de la Ordenanza Metropolitana No. 177, sancionada el 18 de julio de 2017, receptadas en sesión de Concejo de 4 de diciembre de 2017, me refiero a continuación a las observaciones planteadas por escrito y que requieren aclaración de índole técnico desde la Secretaría de Movilidad:

I. En atención a la primera propuesta planteada en el Oficio No. 800-LMM-CMQ-2017 de 04 de diciembre del 2017, suscrito por la Concejala Luisa Maldonado.

"1.- Que los 1.577 aplicantes que exceden el número determinado en el estudio según informe de la AMT, sean considerados como idóneos (lo cual no genera derecho de habilitación), en función de que están cumpliendo los requisitos, además de que se encuentran dentro del margen de la línea base/oferta existente de 13.323 unidades y la demanda al año 2017 de 8.963 más la proyección de crecimiento de la demanda debido a que no habría un proceso igual en 15 años. Cabe destacar que un estudio de la magnitud del que se ha presentado para determinar el número de taxis requeridos por la demanda, suelen tener un margen de error debido a la interacción de variables, por lo que consideramos que si se estableciera un error del 5% (normal en estos casos), podríamos determinar que de los 10.270 (que resultan de la suma de los 8.963 más 1.577 aplicantes que hay en exceso), 1.027 corresponden al 10% que, de acuerdo a la proyección de la AMT, no culminarían el proceso, dando un resultado de 9.243, es decir un exceso de 550 respecto de los 8.963 establecidos en el estudio. Lo que equivale al 5.36% de la sumatoria 10.270 y de 5,995% respecto de los 9.243 que quedan restando el porcentaje de quienes no terminan el proceso. Se comprueba así el margen de error que podría tener el estudio, lo que queda demostrado por la comparación entre lo presentado por la teoría del estudio y la práctica en la realidad."

Conforme se desprende de los informes técnicos presentados desde la Agencia Metropolitana de Tránsito y de la propuesta de reforma a la Ordenanza Metropolitana No.

-2-

177, se ha insistido en que el Informe que califica la idoneidad del Aplicante, constituye únicamente el documento para continuar a la siguiente etapa del proceso, el mismo que no genera derechos a favor de los aplicantes, no representa un Permiso de Operación, ni Habilitación Operacional, ni faculta a la prestación del servicio de transporte en taxi dentro del DMQ, pues la obtención del título habilitante correspondiente está sujeta al cumplimiento de requisitos, condiciones y plazos que así disponga la Autoridad dentro del marco de la Ley.

Respecto al estudio que la Secretaría de Movilidad presentó para la determinación de la oferta de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito, se debe tomar en consideración que el mismo fue realizado en base a encuestas y supuestos validados con otros estudios a nivel internacional sobre la oferta de taxis[1]. Por lo tanto, este tipo de estudios conlleva un importante grado de percepción (sobre todo en los tiempos requeridos por los usuarios para tomar un taxi), y, de acuerdo con la metodología utilizada, estadísticamente aceptable, se debe considerar lo siguiente:

a. Encuesta a agrupaciones informales:

La base de datos resultante del levantamiento de información de conductores de taxis informales, que dispuso la Ordenanza Metropolitana No. 177 observar para fines de prelación en la calificación de idoneidad de los aplicantes, incluyó 13.323 nombres de personas naturales, que corresponde al levantamiento de información en campo y a solicitudes o información recibida por las entidades municipales y proporcionada a la Consultora; se aclaró en su momento que la base de datos referencial no tenía influencia en el modelamiento de la estimación de oferta de taxis requerida, además que durante el proceso de levantamiento de información se informó a la ciudadanía que esta recopilación no es de ninguna forma una inscripción o requisito previo para la obtención de un permiso de operación de taxi en el DMQ.

b. Encuesta a conductores:

Para efectos del estudio se obtuvo un tamaño muestral mínimo de 376 encuestas a conductores de taxi; sin embargo, se trabajó con un número cerrado de 400. Se decide trabajar con un nivel de confianza del 95% y un error muestral de 4,8%, lo cual se considera acertado para la obtención de los indicadores esperados. A continuación, se describe el proceso de cálculo de la muestra:

- El método de muestreo que fue utilizado para el estudio es el estratificado simple.
- Como unidad de muestreo se definieron a los taxistas conductores de taxis formales e informales dentro del DMQ.
- Como unidad de análisis se incluyeron a los conductores de taxis formales e informales dentro de Distrito Metropolitano de Quito.
- Las encuestas se aplicaron en lugares de alta concentración de taxistas formales e informales dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

c. Encuesta a usuarios:

[1] Fuente: Consultoría, Entregable 2: *"ESTIMACIÓN DE LA DEMANDA ACTUAL Y OFERTA NECESARIA PARA CUBRIRLA"*, PÁGINA 53: *"Para efectos de determinar la oferta necesaria para cubrir la demanda en el DMQ, se utilizó la Metodología SUD - Significant Unmet Demand, o Demanda insatisfecha Significativa. Esta metodología, usada en Reino Unido desde los años 90, calcula la oferta necesaria con base en los tiempos de espera de los usuarios para acceder al servicio."*

En la investigación cuantitativa aplicada a la ciudadanía se levantaron 2.000 encuestas de 15 minutos de duración aproximadamente a hombres y mujeres que utilizaron taxi durante el último mes. El error muestral es de 2,18% y el nivel de confianza de 95%.

A continuación se detallan las especificaciones técnicas que fueron consideradas para configurar la toma de información:

- El método de muestreo utilizado para el estudio fue el estratificado probabilístico, que divide a la población definida en subgrupos o estratos mutuamente excluyentes y colectivamente exhaustivos.
- El muestreo probabilístico es la técnica en la que cada elemento tiene una oportunidad igual de ser seleccionado.
- Como unidad de muestreo se definen los hogares existentes dentro del Cantón Quito.
- Dentro de la unidad de observación se encuentran las viviendas de las áreas urbanas y rurales, los habitantes que habitan dentro de ellas y las personas pertenecientes a cada una.
- Como unidad de análisis se incluyen a las personas que hayan viajado en taxi durante el último mes. Como requisito se plantea que el estudio se aplique únicamente a un miembro por hogar.

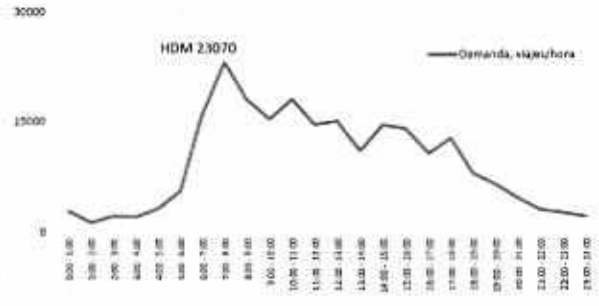
De lo expresado anteriormente se puede deducir que, la información obtenida mediante la aplicación de las encuestas es del 95% de confiabilidad, que es un valor universalmente aceptado.

De igual forma, y según se detalla en el entregable No. 2, para la determinación de la oferta y la demanda de taxis en el DMQ, se utilizó la información del Metro de Quito (EDM11), INEC, y AMT (RTV) y se realizó el trabajo de campo, complementada con información disponible en la AMT, esto es:

Tipología	Unidades[1]	% Total	No. Compañías / Cooperativas
Total	**29.347**	**100%**	
Formales	**16.024**	**54,6%**	**325**
Convencional Urbano Ordinario	10.021	-	219
Convencional Urbano Rural	743	-	24
Convencional Urbano Periférico	622	-	10
Ejecutivo	4.638	-	72
Informales levantados	**13.323**	**45,4%**	

Fuente: AMT y toma de información primaria.
Elaboración: Consultor

Para determinar la demanda se utilizaron las encuestas realizadas en campo, ajustadas con la información de la EDM11:



Fuente: Encuesta a usuarios. Elaborado por el consultor

El cálculo de la demanda, se lo realizó respecto a la hora pico, registrándose 23.070 viajes en taxi. El estudio además de los viajes dentro del DMQ, consideró una población flotante proveniente de otros cantones y provincias que hace uso del servicio de taxi. Este valor representa 18.049 viajes en taxi.

De igual forma, conforme lo establecido en el estudio, éste se basa en un comportamiento que no se ajusta a la demanda, como se ve en la figura anterior, al contrario, su fin es garantizar un buen nivel de servicio al usuario en la hora pico.

Es importante indicar que, los insumos que sirvieron para definir la oferta requerida de taxis, se basaron en el número de taxis formales para determinar el ISUD[2] y el coeficiente que actualmente tiene el DMQ. Con ello se estableció el número requerido de unidades adicionales en el DMQ para tener un nivel de servicio y atención al cliente óptimo, el mismo que fue de 8.693, sin perjuicio de que pueda existir un rango más menos, que influya de forma positiva en el nivel de servicio que se preste a la ciudadanía, cuya decisión le corresponde al Concejo Metropolitano.

II. Respecto a la primera observación planteada por la Concejala Renata Moreno, en oficio No. 0296-2017-CRM, de 05 de diciembre del 2017, que señala: *"Se justifique técnicamente la nueva necesidad de más de diez mil (0.000) permisos de operación (cupos), pese a que la consultoría presentada en Concejo determinó la línea base 8693 cupos."*, al respecto y ratificando lo manifestado en líneas anteriores, los insumos que sirvieron para definir la oferta requerida de taxis, se basaron en el número de taxis formales para determinar el **Indicador de referencia de Demanda Insatisfecha Significativa** (ISUD) y el coeficiente que actualmente tiene el DMQ, lo que estableció el número requerido de unidades adicionales en el DMQ para tener un nivel de servicio y atención al cliente óptimo, el mismo que fue de 8.693, sin perjuicio de que pueda existir un rango más menos, que influya de forma positiva en el nivel de servicio que se preste a la ciudadanía, cuya decisión le corresponde al Concejo Metropolitano.

Atentamente,

Ing. Fausto Miranda Lara
Secretario de Movilidad
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

QUITO SECRETARÍA DE MOVILIDAD M.D.M.Q.

Con Copia: Luisa Maldonado
CONCEJALA METROPOLITANA

Renata Moreno
CONCEJALA METROPOLITANA

Elaborado por:	AFlores.	2017/10/18	

[2] Fuente: Consultoría, Entregable 2: *"ESTIMACIÓN DE LA DEMANDA ACTUAL Y OFERTA NECESARIA PARA CUBRIRLA"*, PÁGINA 53: **ISUD: Indicador de referencia de Demanda Insatisfecha Significativa** (ISUD) o de esperas promedio deseadas para acceder al servicio con base en el perfil de demanda de los usuarios