

Informe No. IC-O-2015-055

**COMISIÓN DE MOVILIDAD
-EJE TERRITORIAL-**

ORDENANZA	FECHA	SUMILLA
PRIMER DEBATE		
SEGUNDO DEBATE		
OBSERVACIONES:		

Señor Alcalde, para su conocimiento y del Concejo Metropolitano de Quito, remitimos a usted el siguiente informe emitido por la Comisión de Movilidad, con las siguientes consideraciones:

1.- ANTECEDENTES:

La Comisión de Movilidad, en sesión ordinaria de 25 de marzo de 2015, conoció el proyecto de Ordenanza para el fortalecimiento de la calidad y fijación de la tarifa en la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito.

2.- INFORME TÉCNICO:

Mediante oficio No. 956 de 23 de marzo de 2015, la Secretaría de Movilidad remite el informe técnico realizado por la Pontificia Universidad Católica del Ecuador (PUCE), respecto del estudio tarifario de taxis convencionales en el Distrito Metropolitano de Quito, el cual contiene un análisis de resultados finales para el establecimiento de dichas tarifas, y es acogido por la Secretaría de Movilidad, conforme se deduce del oficio en mención, el mismo que en su parte pertinente manifiesta:

"(...) De los estudios realizados se obtuvo una estructura tarifaria que contempla el costo por kilómetro recorrido, tarifa mínima, tarifa de arrancada y tarifa de espera, valores que se sustentan en fórmulas matemáticas, cuyo resultado se adjunta al presente oficio para su debido respaldo. (...)

(...) Con estos antecedentes, en ejercicio de las atribuciones previstas en el artículo 87 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, solicito a usted, conforme las normas reglamentarias aplicables, se sirva incorporar en el orden del día de la próxima sesión del Concejo Metropolitano de Quito, el proyecto de Resolución para el fortalecimiento de la calidad y fijación de la tarifa en la prestación del servicio de

transporte terrestre comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito, para lo cual se adjuntan los respaldos a dicho texto."

3.- DICTAMEN DE LA COMISIÓN:

La Comisión de Movilidad, en sesión ordinaria de 25 de marzo de 2015, luego de analizar la documentación técnica que reposa en el expediente; y, con fundamento en los artículos 57 literal a), 87 literal a), y 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, emite **DICTAMEN FAVORABLE** para que el Concejo Metropolitano de Quito conozca el proyecto de Ordenanza para el fortalecimiento de la calidad y fijación de la tarifa en la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito.

Sin perjuicio de lo anterior, se remite el proyecto de Ordenanza en mención a la Procuraduría Metropolitana, a fin de que emita su informe legal correspondiente para conocimiento del Cuerpo Edilicio.

Atentamente,

Lic. Eddy Sánchez

Presidente de la Comisión de Movilidad

Abg. Daniela Chacón Artas
Concejala Metropolitana

Abg. Eduardo Del Pozo
Concejal Metropolitano

Sra. Gissela Chalá
Concejala Metropolitana

Abg. Sergio Garnica
Concejal Metropolitano

Adjunto expediente y proyecto de Ordenanza.
Abg. Diego Cevallos Salgado

Razón.- Siento por tal que la concejala Sra. Gissela Chalá, en sesión ordinaria de la Comisión de Movilidad de 25 de marzo de 2015, emitió su voto favorable para que el Concejo Metropolitano conozca el proyecto de Ordenanza para el fortalecimiento de la calidad y fijación de la tarifa en la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito; sin embargo, habiéndose realizado todas las gestiones para la obtención de su firma en el informe de comisión que antecede, no fue posible recabar la misma.

Dr. Mauricio Bustamante Holguín
Secretario General del Concejo Metropolitano

ORDENANZA No.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Mediante Decreto Ejecutivo No. 3304, publicado en el Registro Oficial 840 de 12 de diciembre de 1995, referente al Transporte Terrestre en el Cantón Quito, se transfirió al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, entre otras, las siguientes atribuciones: organizar, reglamentar, planificar y fiscalizar las actividades, operaciones y servicios del transporte terrestre, público y privado; y, fijar, modificar las tarifas de los pasajes de transporte terrestre, previo investigación de costos.

Con Decreto Ejecutivo No. 51, publicado en el Registro Oficial Suplemento No. 17 de 6 de marzo de 1997, se ratificó al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito todas las atribuciones otorgadas mediante Decreto Ejecutivo 3304 promulgado en el Registro Oficial No. 840 de 12 de diciembre de 1995.

El 22 de enero de 2003, el entonces Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, mediante Resolución No. 001-DIR-2003-CNTTT, fijó las tarifas de transporte terrestre en sus distintas modalidades, cuyo valor a pagar por la prestación del servicio de transporte comercial en taxi fue establecida conforme se detalla en su texto.

La Constitución de la República del Ecuador en el segundo inciso del artículo 314 establece que el Estado dispondrá que las tarifas de los servicios públicos sean equitativas, además en el artículo 394, señala que el Estado garantizará la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte, y por consiguiente el servicio público de transporte terrestre deberá responder a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad. En virtud de esta normativa se ha determinado las políticas, atribuciones y competencias que los Municipios deben ir asumiendo, a fin de dar cumplimiento legal y

ORDENANZA No.

operativo de este mandato dentro de la jurisdicción cantonal. Es así que en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD, señala entre otras, las competencias del gobierno autónomo descentralizado municipal, en el artículo 54, literal b), prevé como funciones del gobierno descentralizado municipal el “diseñar e implementar políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio, en el marco de sus competencias constitucionales y legales”, y, el artículo 55, literal f), “Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción”; también la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su artículo 3 determina que el Estado garantizará la prestación del servicio de transporte público con tarifas justas, en concordancia con el artículo 30.5, literal h, que establece la capacidad de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales para “Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector;”

El desarrollo urbano de la ciudad de Quito se ha producido históricamente siguiendo principalmente el eje norte-sur, condicionado por las limitaciones topográficas de la ciudad que la han definido como una urbe alargada, de aproximadamente treinta y cinco kilómetros de largo y un promedio en su ancho de tres punto seis kilómetros. La mayor concentración de comercio, servicios públicos y privados, equipamientos distritales, así como la mayoría de los edificios administrativos e institucionales se sitúan al interior del denominado “hipercentro” (centro histórico más zona centro-norte), hacia el cual confluyen cerca del 60% de todos los viajes que se realizan en el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ).

La partición modal de los viajes motorizados determina que aproximadamente el 27% se realiza en vehículo particular y 73% de ellos se realiza en transporte público¹, cuya demanda está servida, actualmente, por las líneas de autobuses convencionales y los corredores de transporte masivo tipo BRT. Por otra parte, el crecimiento del parque vehicular de Quito que oscila entre el 8 y 10% anual, está creando serios problemas de

¹ Estudio de Movilidad de Quito (Metro Madrid 2011)

ORDENANZA No.

congestionamiento del tráfico, generando ingentes demoras en los desplazamientos de los ciudadanos. Dentro del 27% antes mencionado que ocupan el vehículo particular se encuentra el transporte comercial el cual comprende las modalidades de Taxis, Turismo, Transporte Escolar e Institucional y Carga Liviana. El servicio de Taxis está ofertado en todas sus modalidades por aproximadamente 305 operadoras con 13.136 vehículos legalizados en la municipalidad.² Según datos obtenidos de la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT), las operadoras de taxi que laboran en el Distrito Metropolitano de Quito son Convencionales (70,2%), Rurales (6,60%), Periféricas (3,00%), Ejecutivos (0,2%).

Bajo estos antecedentes, los operadores del servicio de transporte terrestre comercial en taxi manifestaron un posible desequilibrio económico producto de la no revisión de las tarifas desde hace 11 años, acarrear un posible ciclo de detrimento del nivel de calidad del servicio en perjuicio directo de los usuarios del transporte terrestre.

La Municipalidad de Quito preocupada por garantizar la continuidad y el acceso a un servicio de transporte de calidad con tarifas socialmente justas, requirió establecer mecanismos de diálogo que permitan dimensionar el problema involucrando los puntos de vista de los operadores, de la municipalidad y principalmente de la ciudadanía, con la finalidad de definir líneas de acción para mejorar el servicio de transporte comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito.

Entre los principales requerimientos de la ciudadanía planteados en las mesas de diálogo se encuentran: a) Dar un buen trato a los usuarios; b) Uso obligatorio del taxímetro; c) Respeto a las tarifas establecidas; d) No eludir las carreras solicitadas por los usuarios en sectores concurridos del hipercentro; f) Adecuado servicio por parte de las operadoras de taxi ejecutivo en el despacho de flota; g) Implementación de mecanismos para la atención de denuncias y quejas ciudadanas.

Por otro lado, la Municipalidad consideró necesario realizar un estudio tarifario de cálculo para los taxis, que permita regular en el Distrito Metropolitano de Quito una tarifa real del servicio de este tipo de transporte comercial, con el único propósito de brindar a la

² Agencia Metropolitana de Tránsito, al 30 de octubre de 2014, reporte de operadoras en taxi del Distrito Metropolitano de Quito.

ORDENANZA No.

ciudadanía accesibilidad a servicios de calidad en condiciones justas y equitativas. La Secretaría de Movilidad, con fecha 17 de noviembre del 2014 suscribe con la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, el contrato de consultoría denominada "*Consultoría para el estudio tarifario de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito*", con la finalidad de contar con elementos suficientes para establecer una tarifa real en esta modalidad.

De los productos obtenidos y bajo la metodología establecida por la Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, como órgano rector en la materia, se obtuvo una estructura tarifaria que contempla el costo por kilómetro, tarifa mínima, tarifa de arrancada y tarifa de espera, valores que se sustentan en fórmulas matemáticas y sobre los cuales se entablaron mesas de diálogo con el sector del taxismo, de tal forma que permita obtener una tarifa real sustentada en aspectos sociales y económicos de la realidad de la ciudad.

Es importante considerar que para contar con suficientes elementos de juicio, se solicitó a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador ampliar el análisis y los resultados contenidos en el estudio inicial, considerando que durante la revisión del mismo las condiciones socio económicas para el sector del taxismo fueron modificadas por la Resolución No. 011 - 2015, de 06 de marzo de 2015, expedida por el Comité de Comercio Exterior COMEX, por la cual se estableció una sobretasa arancelaria a productos importados cuyos efectos tienen incidencia directa en el costo de los insumos relacionados al mantenimiento de los vehículos que prestan el servicio, por lo que para el proceso de análisis se contempló además dicha condición actual y vigente. El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito conforme la Constitución y la ley, tiene competencias en la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial dentro de la jurisdicción cantonal; de igual forma, las tarifas de transporte han sido atribuidas al Municipio de Quito mediante los Decretos Ejecutivos antes citados, tanto así que en la actualidad todas las facultades enunciadas se encuentran establecidas en la Constitución, COOTAB, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y demás leyes y reglamentos vigentes en esta materia; es decir, que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito a través de sus órganos ha venido ejecutando dichas competencias, cumpliendo así con el ordenamiento jurídico vigente.

ORDENANZA No.

Es indispensable que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cumpla con la normativa vigente establecida en la Constitución de la República (Art. 264, numeral 6), en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (Arts. 30.4 y 30.5), en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD (Art. 84), en la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito (Art. 2, numeral 2) y en la Resolución No. 006 del Consejo Nacional de Competencias, referente a la regulación y fijación de tarifas de los servicios de transporte.

Por tales consideraciones, le corresponde al Concejo Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito, conocer y aprobar el siguiente proyecto de Ordenanza Metropolitana por la cual se establecerán acciones para el fortalecimiento de la calidad en la prestación del servicio de transporte comercial en taxi y se fijarán las tarifas que por el mismo los usuarios deben cancelar en el Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con las facultades que le atribuyen el artículo 8, numerales 1 y 6 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito y, el artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización - COOTAD.

PRIMER DEBATE

ORDENANZA No.

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Visto el Informe No. IC-O-2015-055, de 25 de marzo de 2015, expedido por la Comisión de Movilidad.

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador (en adelante "Constitución") en sus numerales 3 y 6, manifiesta que los gobiernos municipales tendrán, entre otras, las competencias exclusivas de *"Planificar, construir y mantener la viabilidad urbana;"* y *"Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal";*

Que, el artículo 266 de la Constitución establece que los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables, y en el ámbito de sus competencias y territorio y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas distritales";

Que, el artículo 314 de la Constitución determina que *"El Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y equidad. El Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, y establecerá su control y regulación.";*

Que, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (en adelante "COOTAD"), en el literal b) de su artículo 54, prevé como función del gobierno descentralizado municipal el *"diseñar e implementar políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio, en el marco de sus competencias constitucionales y legales"*. En el artículo 55 literales e) y f) de la norma ibídem establecen como competencia exclusiva del gobierno autónomo descentralizado municipal, *"crear, modificar, exonerar o suprimir mediante ordenanzas, tasas, tarifas y contribuciones especiales de mejoras;"* y, *"planificar, regular y controlar el tránsito y el*

ORDENANZA No.

transporte terrestre dentro de su circunscripción”; en concordancia con lo previsto en el literal a) del artículo 57, que como atribución del concejo municipal prevé “El ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado municipal, mediante la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones;”;

Que, el artículo 84 literal q) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, confiere a los Gobiernos de los Distritos Autónomos Metropolitanos, la competencia exclusiva para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre dentro de su circunscripción territorial;

Que, el artículo 3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), determina que el Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas;

Que, la LOTTTSV en el primer inciso de su artículo 30.4 señala que: *“Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar”;*

Que, los literales a), c) y h) del artículo 30.5 de la LOTTTSV establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán como competencias, entre otras, las de: *“a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal;” “c) Planificar, regular y controlar*

ORDENANZA No.

las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector;" y, "h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector;";

Que, el artículo 57 de la LOTTTSV, define al servicio de transporte comercial como aquel que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo, cuya clasificación, entre otros, contempla al servicio de transporte en taxi, el cual debe ser prestado únicamente por operadoras de transporte autorizadas;

Que, el numeral 2 del artículo 62 del reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial indica que el servicio de transporte terrestre comercial puede ser: *"Taxi: Consiste en el traslado de terceras personas a cambio de una contraprestación económica desde un lugar a otro dentro del ámbito intracantonal autorizado para su operación, y excepcionalmente fuera de ese ámbito cuando sea requerido por el pasajero. Se realizará en vehículos automotores autorizados para ese efecto con capacidad de hasta cinco pasajeros, incluido el conductor. Deberán cumplir las exigencias definidas en el reglamento, específico emitido para el efecto y las ordenanzas que emitan los GADs. Además contarán con equipamiento (taxímetros) para el cobro de las tarifas respectivas, durante todo el recorrido y tiempo que fueren utilizados por los pasajeros, los mismos que serán utilizados con anterioridad a nivel nacional, de tecnología homologada y certificada por la ANT o por los GADs que hayan asumido las competencias, cumpliendo siempre con las regulaciones de carácter nacional emitidas por la ANT de acuerdo a este Reglamento y las normas INEN."*;

Que, conforme el citado artículo el servicio de transporte comercial en taxi se clasifica en: convencional y ejecutivo;

Que, el artículo 295 del Reglamento antes referido dispone: *"En todo momento, los pasajeros y pasajeras de los servicios de taxis tienen el derecho a exigir el cobro justo y exacto, tal como*

ORDENANZA No.

lo señala el taxímetro de la unidad, el cual debe estar visible, en pleno y correcto funcionamiento durante el día y noche, y que cumpla con todas las normas y disposiciones de la Ley y este Reglamento. A solicitud del pasajero o pasajera, el conductor del taxi estará obligado a entregar un recibo por el servicio prestado.”;

Que, el literal 9 del artículo 390 del Código Orgánico Integral Penal prevé entre las contravenciones de tránsito de quinta clase, sancionado con multa equivalente al quince por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de cuatro punto cinco puntos en su licencia de conducir: *“la o el conductor de un taxi, que no utilice el taxímetro las veinticuatro horas, durante su funcionamiento o no lo ubique en un lugar visible al usuario”;*

Que, el artículo 49 del Código de Trabajo dispone que la jornada nocturna de trabajo, es aquella que se realiza entre las 19H00 y las 06H00 del día siguiente, la misma que dará derecho a igual remuneración que la diurna, aumentada en un veinticinco por ciento;

Que, el artículo 1 de la Ordenanza Municipal No. 0047 del Distrito Metropolitano de Quito, sancionada el 15 de abril del 2011, establece: *“El Servicio de Taxi es el servicio de transporte terrestre comercial urbano de personas y sus equipajes (el “Usuario”), desde un lugar a otro, en vehículos habilitados administrativamente para este propósito (la “Calificación Auto Taxi”), conducidos por personas autorizadas conforme al ordenamiento jurídico (el “Conductor”), en el ámbito territorial y condiciones previstos en este Título para cada clase y subclase.”;*

Que, el artículo 2 de la citada Ordenanza Municipal No. 0047 clasifica al servicio de transporte en taxi en: Convencional y Ejecutivo, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 3, que respecto al tipo convencional dispone: *“El Servicio de Taxi Convencional es el Servicio de Taxi que se presta al Usuario en las zonas urbanas del Distrito Metropolitano de Quito, cuando el vehículo es abordado en la vía pública, una estación autorizada por la Autoridad Administrativa Otorgante o, en general, sin que medie requerimiento por parte del Usuario a un Centro de Operaciones.”,* cuyas subclases son: Servicio de Taxi Convencional en Parroquias Urbanas u Ordinario; Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales; y, Servicio de Taxi

ORDENANZA No.

Convencional en Zonas Urbanas Periféricas;

Que, el primer inciso del artículo 4 de la citada Ordenanza, respecto al transporte comercial en taxi ejecutivo dispone: *"Es el servicio de taxi que se presta al usuario en las zonas urbanas del Distrito Metropolitano de Quito, sin otra restricción territorial, cuando se lo hace en la modalidad de "puerta a puerta", siempre que medie un requerimiento del servicio efectuado por el usuario a través de un centro de operaciones."*

Que, el artículo 12 de la Ordenanza Municipal 0047 dispone: *"La prestación del Servicio de Taxi estará sujeta al precio privado en la tarifa determinada, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente, por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, mediante Resolución Administrativa, que obligará por igual tanto a las y los usuarios como a las Operadoras y sus Conductores o Conductoras";*

Que, el literal j) del Anexo Único de la Ordenanza Municipal 0047, que contempla la Regla Técnica de Características y Condiciones de los vehículos destinados a la prestación del servicio de taxi, dispone: *"Los vehículos irán provistos de un aparato taxímetro que permita la exacta aplicación de las tarifas vigentes en cada momento, situado en la parte delantera derecha del interior del vehículo, de forma que en todo momento resulte completamente visible para el viajero la lectura de la tarifa y precio de la carrera, para lo cual deberá estar iluminado desde su puesta a la salida del sol.";*

Que, el 26 de abril de 2012 el Consejo Nacional de Competencias emite por disposición constitucional la Resolución No. 006-CNC-2012, en la cual se ratifica que los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales tendrán a su cargo la planificación, regulación y control de tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial, en los términos establecidos en la referida resolución y de conformidad a los modelos de gestión;

Que, el artículo 17 numeral 7 de la referida Resolución señala que en el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados municipales, al amparo de la regulación nacional, emitir normativa técnica local para entre otras, *"Regular la fijación de tarifas*

ORDENANZA No.

de los servicios de transporte terrestre en sus diferentes modalidades de servicio de acuerdo a la política tarifaria nacional emitida por el ministerio rector”;

Que, el Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución No. 003-CNC-2014 de 22 de septiembre de 2014, Aclaratoria de la Resolución No. 006-CNC-2012, dispone en el artículo 1: *“Se ratifica que la competencia de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro del territorio cantonal a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, fue transferida de manera obligatoria y definitiva, contemplando modelos de gestión diferenciados y cronogramas de implementación, (...) por tanto, la competencia no puede ser devuelta ni rechazada por ningún gobierno autónomo descentralizado municipal.”;*

Que, la referida Resolución Aclaratoria, en su artículo 3 señala que: *“A los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales les corresponde fijar la tarifa de transporte terrestre, para lo cual implementarán, en ejercicio de su autonomía, los mecanismos que consideren necesarios para el cumplimiento irrestricto de la Constitución y la ley”;*

Que, mediante Resolución N° 001-DIR-2003-CNTTT de 22 de enero de 2003, el ex Consejo Nacional de Tránsito fijó los valores de las tarifas de transporte público en sus diferentes modalidades, por la cual se fijaron, entre otros, los valores a pagar por la prestación del servicio de transporte comercial en taxi por concepto de arrancada, kilómetros recorridos, minutos de espera y carrera mínima;

Que, mediante Resolución Nro. 073-DIR-2014-ANT de 27 de junio de 2014, el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, emite la Metodología para la fijación de tarifas del taxi convencional, metodología que fue reformada a través de Resolución 107-DIR-2014-ANT, el 02 de septiembre de 2014;

Que, la Disposición segunda de la Reforma a la Resolución citada, reemplaza el artículo 5 por el siguiente texto: *“Conforme las disposiciones contenidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los Gobiernos Autónomos Descentralizados*

ORDENANZA No.

que hayan asumido la competencia, tendrán la facultad de regular la fijación de tarifas por los servicios de transporte terrestre comercial en taxi convencional dentro de su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, para lo cual podrán tomar como referencia la metodología dispuesta en los artículos precedentes y el análisis técnico contenido en el estudio que motivó la presente Resolución y que pasa a formar parte habilitante de éste instrumento (Anexo I)";

Que, el 22 de abril de 2013 mediante la Resolución A 0006 el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, expidió la resolución administrativa de creación de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial - AMT, dotada de plena autonomía administrativa, financiera y funcional, que ejerce las potestades de controlar el transporte terrestre particular, comercial y por cuenta propia, así como el tránsito y la seguridad vial del Distrito y demás facultades contempladas en la referida resolución;

Que, la Disposición General Primera de la Sucesión Jurídica contemplada en la Resolución A 0006 señalada determina que *"La Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito asumirá las competencias, atribuciones y facultades que hubiesen sido asignadas a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas en materia de control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, y que constan previstas en el ordenamiento jurídico metropolitano";*

Que, los representantes del gremio de taxistas requirieron a la Municipalidad la revisión de la tarifas y esta preocupada por garantizar la continuidad y el acceso a un servicio de calidad, requiero establecer mecanismos de dialogo involucrando a los gestores de la prestación del servicio de transporte terrestre comercial de taxis, la municipalidad y la ciudadanía;

Que, entre los principales requerimientos de la ciudadanía planteados en las mesas de diálogo se encuentran: a) Dar un buen trato a los usuarios; b) Uso obligatorio del taxímetro; c) Respeto a las tarifas establecidas; d) No eludir las carreras solicitadas por los usuarios a sectores concurridos del hipercentro; f) Adecuado servicio por parte de las operadoras de taxi ejecutivo en el despacho de flota; g) Implementación de mecanismos para la atención de denuncias y quejas ciudadanas;

ORDENANZA No.

Que, la Municipalidad consideró necesario realizar un estudio tarifario de cálculo para los taxis, que permita regular en el Distrito Metropolitano de Quito una tarifa real del servicio de este tipo de transporte comercial. La Secretaría de Movilidad, con fecha 17 de noviembre del 2014 suscribe con la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, el contrato de consultoría denominada “*Consultoría para el estudio tarifario de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito*”, con la finalidad de contar con elementos suficientes para establecer una tarifa real en esta modalidad;

Que, de los productos obtenidos y bajo la metodología establecida por la Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, como órgano rector en la materia, se obtuvo una estructura tarifaria que contempla el costo por kilómetro, tarifa mínima, tarifa de arrancada y tarifa de espera, valores que se sustentan en fórmulas matemáticas, de tal forma que permita obtener una tarifa real sustentada en aspectos sociales y económicos de la realidad de la ciudad; y,

Que, es necesario que en uso de las atribuciones legales y reglamentarias otorgadas al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en materia de transporte terrestre, se regule y fije la tarifa que por la prestación del servicio de transporte comercial en taxi convencional, las personas deben cancelar para acceder a un adecuado nivel de servicio.

En ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 8, numeral 1 y 6 de la Ley de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito; y, artículos 322, 57, literal a), y, artículo 87, literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

EXPIDE LA SIGUIENTE:

ORDENANZA PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA CALIDAD Y FIJACIÓN DE LA TARIFA EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE COMERCIAL EN TAXI DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

ORDENANZA No.

Artículo 1.- Objeto: El objeto de la presente Ordenanza es determinar los mecanismos para fortalecer la calidad y fijar las tarifas que los usuarios pagarán por la prestación del servicio de transporte comercial en taxi, convencional y ejecutivo, en el Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo 2.- Ámbito: Se sujetarán a las disposiciones de la presente Ordenanza los usuarios del servicio y las Operadoras autorizadas, con sus Conductores o Conductoras, para la prestación del servicio de transporte comercial en taxi, convencional y ejecutivo, dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

La sujeción a la presente ordenanza por parte de las Operadoras autorizadas para la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi convencional, comprende las siguientes subclases:

- a. Servicio de Taxi Convencional en Parroquias Urbanas u Ordinario;
- b. Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales; y,
- c. Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas Periféricas.

Artículo 3.- Competencia: Es competencia de la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, en el ejercicio de su autonomía, fijar la tarifa de transporte comercial en taxi y establecer los mecanismos operativos que considere necesarios para el cumplimiento de las normas del ordenamiento jurídico nacional y local vigente.

Artículo 4.- Definiciones: Para efectos de aplicación de la presente ordenanza se observarán las siguientes definiciones:

1. **Arranque:** Cálculo monetario como resultado del tiempo que la unidad de taxi transita sin pasajeros. Es el primer rubro que se incorpora al valor de la tarifa, ya que es generado cuando inicia el servicio sin surgir variación alguna por la distancia recorrida entre el lugar de partida y el destino final.
2. **Carrera:** Traslado de pasajeros en una unidad de taxi debidamente autorizada, de un punto a otro, pudiendo ser la misma corta, intermedia o larga.

ORDENANZA No.

3. **Carrera Mínima:** Valor monetario mínimo que el usuario de este medio de transporte debe pagar por trasladarse de un punto a otro.
4. **Costo por Kilómetro Recorrido:** Valor monetario que representa cada kilómetro que recorre el vehículo durante la prestación del servicio, considerando todos los costos fijos, variables y de capital calculados.
5. **Costo minuto de espera:** Valoración monetaria del tiempo que la unidad de taxi se detiene durante la prestación de servicio, sin que finalice el recorrido o lleve al destino final.
6. **Taxímetro:** Instrumento de medición y control instalado en los vehículos de servicio de transporte, que progresivamente suman e indican en todo instante el valor que debe pagar el usuario considerando las variables de distancia recorrida y tiempo de funcionamiento del servicio.

Artículo 4.- Del fortalecimiento de la calidad: Para el mejoramiento de la calidad en la prestación del servicio de transporte comercial en taxi convencional y ejecutivo, del Distrito Metropolitano de Quito, las Operadoras autorizadas, con sus conductores, conductoras y personal administrativo, están obligados a observar las siguientes disposiciones, sin perjuicio de las previstas en la Ordenanza Municipal No. 0047, sancionada el 15 de abril del 2011:

- a) Garantizar la prestación del servicio los 365 días del año a fin de precautelar la movilidad de la ciudadanía.
- b) Garantizar un adecuado trato a los usuarios, a través de un comportamiento correcto y cortés, en todo momento, por parte de los conductores, conductoras y personal administrativo perteneciente a la Operadora;
- c) Mantener un proceso de selección, contratación, evaluación, control y capacitación de sus conductores, conductoras y personal administrativo, así como, establecer programas de mantenimiento y renovación de su flota vehicular.
- d) Respeto a las tarifas establecidas en los horarios definidos, a través del uso obligatorio del taxímetro.

ORDENANZA No.

- e) No eludir las carreras solicitadas por los usuarios a sectores concurridos del hipercentro, zonas rurales o periféricas, conforme lo autorizado en los permisos de operación otorgados;
- f) Garantizar un adecuado despacho en la flota perteneciente a las operadoras de transporte comercial en taxi ejecutivo, con la infraestructura física, tecnológica y de comunicación necesaria, en la que deberán receptor centralmente los pedidos de las y los usuarios del servicio de taxi.
- g) Implementar mecanismos para la atención de quejas ciudadanas, en las que se proporcionará información clara y oportuna sobre las condiciones de servicio a favor de los usuarios.
- h) Capacitar a los conductores, conductoras y personal administrativo en temas turísticos, sus políticas y lineamientos, de tal forma que se brinde un trato cordial al turista y se proporcione información sobre los lugares de interés turístico de la ciudad, alojamiento, alimentación y centros de esparcimiento.

Artículo 5.- Fijación de tarifa: Para el cobro de la tarifa por parte de las operadoras debidamente autorizadas para la prestación del servicio de transporte comercial en taxi, convencional y ejecutivo, los vehículos destinados a su servicio estarán provistos de un taxímetro que permita la exacta aplicación de los siguientes valores que forman parte de la estructura tarifaria:

CONCEPTO	TARIFA DIURNA	TARIFA NOCTURNA
Valor de Amanque	\$ 0,50 (cincuenta centavos de dólar de los Estados Unidos)	\$ 0,50 (cincuenta centavos de dólar de los Estados Unidos)
Valor por kilómetro recorrido	\$ 0,40 (cuarenta centavos de dólar de los Estados Unidos)	\$ 0,40 (cuarenta centavos de dólar de los Estados Unidos)
Valor por minuto de espera	\$ 0,10 (diez centavos de dólar de los Estados Unidos)	\$ 0,10 (diez centavos de dólar de los Estados Unidos)
Carrera mínima *	\$ 1,45 (Un dólar cuarenta y cinco centavos)	\$ 1,75 (Un dólar setenta y cinco centavos)

ORDENANZA No.

	cinco centavos de los Estados Unidos)	centavos de los Estados Unidos)
--	---------------------------------------	---------------------------------

*El valor de la carrera mínima se ha definido considerando la distancia promedio recorrida en dos punto cinco kilómetros. Los valores fijados en el presente artículo son de observancia obligatoria y de fiel cumplimiento por parte de las y los usuarios del servicio, y, las Operadoras con sus Conductores o Conductoras, autorizadas a la prestación del servicio de transporte comercial en taxi, convencional y ejecutivo dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo 6.- Para efectos de aplicación de las tarifas fijadas en los artículos precedentes, las operadoras autorizadas para la prestación del servicio de transporte comercial en taxi, convencional y ejecutivo, darán observancia a las siguientes disposiciones:

1. Las tarifas serán aplicables de lunes a domingo respetando la jornada diurna y nocturna dispuesta, a excepción de los días festivos y feriados debidamente establecidos por la Autoridad competente, en los cuales se aplicarán los valores fijados para la tarifa nocturna.
2. La jornada nocturna se entenderá por tal aquella que se realiza entre las 19H00 y las 06H00 del día siguiente, conforme las disposiciones contenidas en el Código de Trabajo vigente.
3. El uso del taxímetro para el cobro de las tarifas respectivas es obligatorio durante todo el recorrido y tiempo que fueren utilizados por los pasajeros, el equipo deberá contar de tecnología homologada y certificada, situado en la parte delantera derecha del interior del vehículo, de forma que en todo momento resulte completamente visible para el viajero la lectura de la tarifa y precio de la carrera.
4. Se otorgará información clara, veraz y oportuna a los usuarios del transporte sobre la fijación y el cobro de las tarifas aquí dispuestas.

Artículo 7.- Las Operadoras deberán presentar un plan anual de mejoras en la calidad del servicio y/o en equipamiento tecnológico a la Agencia Metropolitana de Tránsito,

ORDENANZA No.

conforme las disposiciones que respecto al fortalecimiento de la calidad se han previsto en la presente ordenanza.

Artículo 8.- Para la ejecución de la presente Ordenanza, encárguese a la Agencia Metropolitana de Tránsito el control y fiscalización del transporte terrestre comercial en taxi, convencional y ejecutivo, dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

Disposiciones Generales.-

Primera: Encárguese a la Agencia Metropolitana de Tránsito la implementación de una línea telefónica para atención ciudadana, por la cual se recibirán las quejas y denuncias presentadas por los usuarios en la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi, convencional y ejecutivo, para la toma efectiva de acciones que permitan fortalecer la calidad del servicio.

Dispóngase a la AMT la implementación, difusión y promoción de la línea telefónica para atención ciudadana durante el plazo de 30 días, contados a partir de la emisión de la presente Ordenanza, a través de los medios de comunicación municipal y la plataforma digital del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Segunda: Las operadoras del servicio de transporte terrestre comercial en taxi, deberán presentar el plan anual de mejoras y/o equipamiento tecnológico a la Agencia Metropolitana de Tránsito, hasta el 31 de enero de cada año.

Tercera: La incumplimiento de las disposiciones, condiciones y tarifas fijadas en la presente Ordenanza, por parte de las Operadoras, Conductores o Conductoras, autorizadas a la prestación del servicio de transporte comercial en taxi, convencional y ejecutivo, dentro del Distrito Metropolitano de Quito, acarrea la imposición de las sanciones previstas en el Código Orgánico Integral Penal, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la normativa local que le sea aplicable.

Disposición Derogatoria Única.- Deróguese y déjese sin efecto cualquier ordenanza, resolución o acto administrativo por el cual se hayan fijado valores para el cobro de la tarifa por la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi, convencional

ORDENANZA No.

y ejecutivo, dentro del Distrito Metropolitano de Quito en todas sus parroquias y zonas, urbanas, rurales y periféricas.

Disposición Final.- La presente ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su sanción, sin perjuicio de su publicación en la Gaceta Oficial y dominio web de la Municipalidad.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, el xx de xx de 2015.

Abg. Daniela Chacón Arias
Primera Vicepresidenta del Concejo Metropolitano de Quito

Dr. Mauricio Bustamante Holguín
Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito

CERTIFICADO DE DISCUSIÓN

El infrascrito Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, certifica que la presente ordenanza fue discutida y aprobada en dos debates, en sesiones de 19 y xx de marzo de 2015.- Quito,

Dr. Mauricio Bustamante Holguín
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO
ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO.- Distrito Metropolitano de Quito,

EJECÚTESE:

Dr. Mauricio Rodas Espinel
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CERTIFICO, que la presente ordenanza fue sancionada por el Dr. Mauricio Rodas Espinel, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el
.- Distrito Metropolitano de Quito,

Dr. Mauricio Bustamante Holguín
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Comisión

SECRETARÍA GENERAL CORPORACIÓN METROPOLITANA	RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS
	NOTA: -22h.
	25 MAR 2015
QUITO	FIRMA RECEPCIÓN: 8:50
ALCALDÍA	NÚMERO DE HOJA: 12.

Oficio No. SM- 000845

Quito, 23 de marzo de 2015

2015-047622

Abogado
Mauricio Bustamante Holguín
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su despacho.-

ASUNTO: **ESTUDIO Y PROYECTO DE ORDENANZA PARA LA FIJACIÓN DE TARIFAS EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE COMERCIAL EN TAXI DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO (DMQ), PARA APROBACIÓN DEL CONCEJO**

La Secretaría de Movilidad, en atención a la preocupación de la Municipalidad de garantizar la continuidad y el acceso a un servicio de transporte de calidad con tarifas socialmente justas, estableció mecanismos de diálogo con las Operadoras de Transporte en Taxi del Distrito Metropolitano de Quito, con el fin de definir acciones de mejora en el servicio que se presta a través de esta modalidad de transporte; para lo cual, se consideraron los siguientes factores:

1. Resolución No. 001-DIR-2003-CNTTT, de 22 de enero de 2003, emitida por el entonces Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, por la cual se fijaron las tarifas de transporte terrestre en sus distintas modalidades, cuyo valor a pagar por la prestación del servicio de transporte comercial en taxi fue establecida conforme se detalla en su texto, el mismo que no ha sido revisado ni modificado hasta la presente fecha.
2. El servicio de taxis ofertado en todas sus modalidades por aproximadamente 305 operadoras con 13.136 vehículos legalizados en la municipalidad.¹
3. Posible desequilibrio económico producto de la no revisión de las tarifas desde hace 11 años, acarreado un posible ciclo de detrimento del nivel de calidad del servicio en perjuicio directo de los usuarios del transporte terrestre.
4. Requerimientos de la ciudadanía planteados en las mesas de diálogo: a) Dar un buen trato a los usuarios; b) Uso obligatorio del taxímetro; c) Respeto a las tarifas establecidas; d) No eludir las carreras solicitadas por los usuarios a sectores concurridos; f) Adecuado servicio por parte de las operadoras de taxi ejecutivo en el despacho de flota; g) Implementación de mecanismos para la atención de denuncias y quejas ciudadanas.

Bajo estas premisas, la Secretaría de Movilidad, con fecha 17 de noviembre del 2014, suscribió con la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, el contrato de consultoría denominada "Consultoría para el estudio tarifario de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito", con la

¹ Agencia Metropolitana de Tránsito, al 30 de octubre de 2014, reporte de operadoras en taxi del Distrito Metropolitano de Quito.

finalidad de contar con elementos suficientes que permita establecer una tarifa real, con el único propósito de brindar a la ciudadanía accesibilidad a servicios de calidad en condiciones justas y equitativas.


De los estudios realizados se obtuvo una estructura tarifaria que contempla el costo por kilómetro recorrido, tarifa mínima, tarifa de arrancada y tarifa de espera, valores que se sustentan en fórmulas matemáticas, cuyo resultado se adjunta al presente oficio para su debido respaldo.

Conforme las disposiciones conferidas en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los Gobiernos Autónomos Descentralizados que hayan asumido la competencia, tiene la atribución de fijar las tarifas por los servicios de transporte terrestre público y comercial dentro de su jurisdicción.

Con estos antecedentes, en ejercicio de las atribuciones previstas en el artículo 87 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, solicito a usted, conforme las normas reglamentarias aplicables, se sirva incorporar en el orden del día de la próxima sesión del Concejo Metropolitano de Quito, el proyecto de Resolución para el *fortalecimiento de la calidad y fijación de la tarifa en la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito*, para lo cual se adjuntan los respaldos que sustentan dicho texto.


Rubén Darío Tapia Rivera
Secretario de Movilidad
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

Con copia: Lic. Eddy Sánchez
Presidente
COMISIÓN DE MOVILIDAD DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Elaborado por:  Andrea Flores Andino



Pontificia Universidad Católica del Ecuador

FACULTAD DE INGENIERÍA

E-MAIL: faparedes@puce.edu.ec
Av. 12 de Octubre 1076 y Roca
Apartado postal 17-01-2184
Fax: 593 - 2 - 299 16 21
Telf: 593 - 2 - 299 16 20
Quito - Ecuador

Quito, 20 de Marzo del 2015

Abogado
Rubén Darío Tapia Rivera
SECRETARIO DE MOVILIDAD
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
Presente.-


Señor Secretario:

De acuerdo a los términos del contrato, adjunto se servirá encontrar el **Producto No. 3: "Informe final"**, correspondiente al **Estudio tarifario de taxis convencionales en el Distrito Metropolitano de Quito - Contrato complementario.**

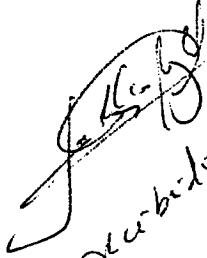
Por su atención quedo de Ud.

Muy atentamente,


Ing. Fredi Paredes Vásquez
DIRECTOR PROYECTO

Vto. Bueno

Ing. Estuardo Páez Espinosa
DECANO FACULTAD DE INGENIERÍA

Adjunto:
Impreso: Original y 2 copias
Magnético: CD


recibido 20/03/15
S.A.



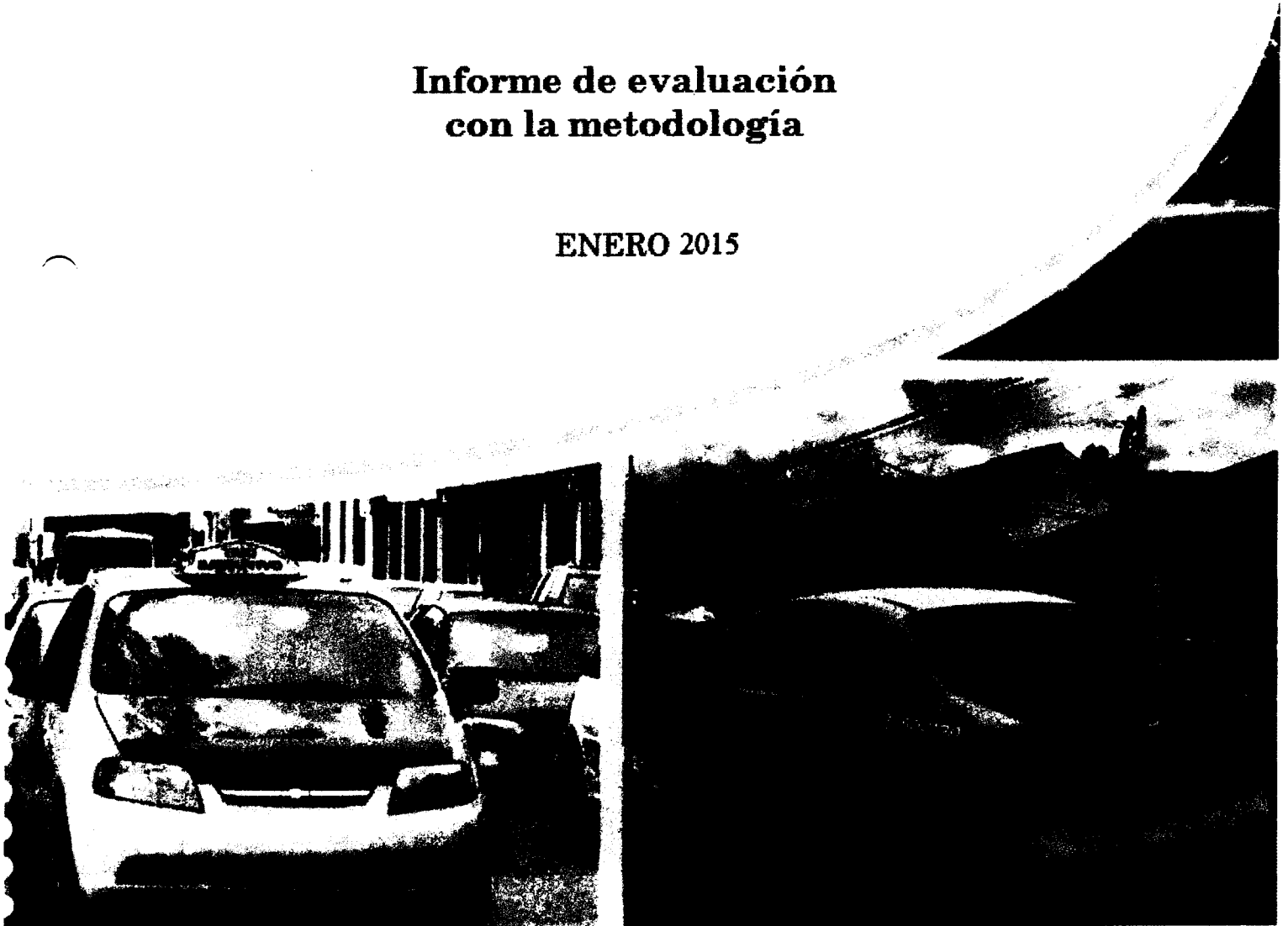
ESTUDIO TARIFARIO DE TAXIS CONVENCIONALES

EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

PRODUCTO No. 2

**Informe de evaluación
con la metodología**

ENERO 2015



INDICE DE CONTENIDO

1) JUSTIFICACIÓN DE LA MUESTRA DE ESTUDIO	2
1.1) Área de estadística	2
2) VARIABLES PARA LA MODELACIÓN TARIFARIA.....	4
2.1) Oferta de kilómetro	4
2.2) Costo Operacionales	5
2.3) Costos Fijos	7
2.4) Costos Variables.....	8
3) METODOLOGÍA PARA EL CÁLCULO DE LA TARIFA MÍNIMA DE CARRERA DE TAXI CONVENCIONAL.....	8
3.1) Costo por kilómetro recorrido.....	9
3.2) Arrancada.....	9
3.3) Costo minuto de espera.....	10
4) MODELACIÓN DE LOS ESCENARIOS PARA EL CÁLCULO DE LA TARIFA MÍNIMA DE CARRERA DE TAXI CONVENCIONAL.....	10
5) RESULTADOS OBTENIDOS.....	12
ANEXO 1: Resumen del seguimiento	13
ANEXO 2: Costos variables por mes.....	14
ANEXO 3: Costos fijos por mes	15

ESTUDIO TARIFARIO DE TAXIS EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Producto 2: Informe de evaluación con la metodología

1) JUSTIFICACIÓN DE LA MUESTRA DE ESTUDIO

1.1) ÁREA DE ESTADÍSTICA

La investigación será de tipo descriptiva y cuantitativa en una muestra de la poblacional de taxis convencionales¹ que laboran en el Distrito Metropolitano de Quito. La muestra será aleatoria, estratificada y por conglomerados considerando las variables de investigación. Las variables cualitativas serán la zona geográfica de la que opera el taxi, la zona de estudio en el Distrito Metropolitano y los días de semana. Las variables cuantitativas tiempo y distancia de recorrido de cada carrera realizada por la unidad.

Objetivos y metas

Según la Agencia Metropolitana de Tránsito, las operadoras de taxis que laboran en el Distrito Metropolitano de Quito son Convencionales (70,2%), Rurales (6,60%), Periféricas (3,00%), Convencionales Ejecutivas (0.3%) y Convencionales Rurales (0.3%). Para efectuar el **ESTUDIO TARIFARIO DE TAXIS CONVENCIONALES EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO** y *determinar el tamaño de la muestra poblacional con un nivel de confianza del 98% y un error del 5%*, se consideran las variables de investigación.

Variables de la Investigación

Variable	Criterio	Porcentaje
Zona Geográfica de la Operadora Convencional	Convencional	87,7
	Rurales	8,2
	Periféricas	3,7
	Convencional/ Rural	0,4
Zona estudio en el Distrito Metropolitano	Norte	55,0
	Centro	19,0
	Sur	22,0
	Valles	4,0

Fuente : Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT) al 30 de octubre de 2014

Elaboración: Ingeniero Diego Egas Varea

Si se considera la zona geográfica como primera variable, para determinar el tamaño de la muestra para una proporción, la fórmula utilizada para determinar el número de taxis a los que se debe muestrear es

¹ Según la Agencia Metropolitana de Tránsito, al 30 de octubre de 2014 el reporte de operadoras de taxi en el distrito Metropolitano de Quito es de 305 operadoras y 13136 taxis

$$n = p(1 - p) \left(\frac{z}{E} \right)^2$$

en la cual n es el tamaño de la muestra, p constituye el estimado de la proporción de taxis convencionales en realizan su trabajo en la ciudad (87,7%), z (2.33) es el valor correspondiente del **nivel de confianza del 98%** y E representa el **margen del error (5%)** en la proporción de la población que se requiere investigar. En este contexto, *el número de mínimo que taxis que se debe muestrear es de 235.*

Se puede considerar como segunda variable ahora la variable Zona de estudio en el Distrito Metropolitano Norte (55%), Centro (19%), Sur (22%) y Valles (4%). El muestreo debe ser aleatorio, es decir todos los miembros de la población tienen la misma probabilidad de ser elegidos para la muestra. La muestra será estratificada y conglomerada ya que la población se dividirá en grupos o estratos y de estas se dividirá en unidades primarias y luego se tomarán las muestras de las unidades primarias en base de la siguiente tabla.

Tamaño de la muestra estratificada y conglomerada

Variable	Zona	Número (*)	Zona de estudio en el Distrito Metropolitano	Número	Días de la Semana	Número
Zona Geográfica de la Operadora Convencional	Urbana	238	Norte	133	De Lunes a Domingo	19
			Centro	49		7
			Sur	56		8
	Periférica/Rural	7	7	1		

Elaboración: Ingeniero Diego Egas V.

Una vez realizada la recolección de los datos de la muestra de población de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito del Ecuador, se ordenará las dimensiones más relevantes de los recorridos de cada carrera por medio de las variables cuantitativas. *La meta es por tanto, obtener tablas con las dimensiones de tiempo y distancia de recorrido con un mínimo de 30 a 35 unidades de lunes a domingo y de 245 a la semana.*

2) VARIABLES PARA LA MODELACIÓN TARIFARIA

Para la realización de los trabajos de evaluación, se tomó como referencia los lineamientos de la Metodología realizada por la Agencia Nacional de Tránsito con respecto al cálculo de tarifas de transporte comercial en taxi convencional y a la información de campo recopilada y analizada.

A continuación se presentan las fórmulas y sus componentes para la determinación de las tarifas para taxi convencional para el costo por kilómetro en esta actividad, la tarifa mínima, el costo de arrancada y el costo minuto de espera. Los componentes necesarios para el cálculo de la tarifa son los siguientes:

- Oferta de kilómetros
- Costo Operacionales
- Costos Fijos
- Costos Variables
- Costo de Capital

2.1) Oferta de kilómetro

La oferta de kilómetro considera el tipo de recorrido que realiza un taxi, ya sea de corta, intermedia o larga duración, y su distancia promedio recorrida por cada uno de estos viajes. Para lo cual se tiene la siguiente fórmula:

$$K_{dia} = \sum (NCC \times KmCC) + (NCI \times KmCI) + (NCL \times DKmCL)$$

$$K_{mes} = \left[\sum ((NCC \times KmCC) + (NCI \times KmCI) + (NCL \times DKmCL)) \right] \times D_{lab}$$

$$NC = \sum (NCC + NCI + NCL)$$

$$\%NO = \frac{K_{rsp}}{\sum (K_{rsp} + K_{rcp})} \times 100$$

Dónde:

K_{día}: Es el número de kilómetros recorridos por la unidad de taxi promedio durante un día a razón de realizar la prestación del servicio de transporte comercial bajo la modalidad de taxi.

K_{mes}: Es el número de kilómetros recorridos por la unidad de taxi promedio un mes a razón de realizar la prestación del servicio de transporte comercial bajo la modalidad de taxi.

NC: Número total de carreras realizadas durante el día.

NCC: Es el número de carreras cortas realizadas por la unidad de taxi promedio durante el día.

KmCC: Es el número promedio de kilómetros recorridos en carreras cortas realizadas por la unidad de taxi.

NCI: Es el número de carreras intermedias realizadas por la unidad de taxi promedio durante el día.

KmCI: Es el número promedio de kilómetros recorridos en carreras intermedias realizadas por la unidad de taxi.

NCL: Es el número de carreras largas realizadas por la unidad de taxi promedio durante el día.

KmCL: Es el número promedio de kilómetros recorridos en carreras largas realizadas por la unidad de taxi.

Dlab: Número de días que labora una unidad promedio al mes.

%NO: Porcentaje de no ocupación del taxi en una carrera.

Krsp: Kilómetros recorridos sin pasajeros.

Krcp: Kilómetros recorridos con pasajeros.

Carreras Cortas	Carreras Intermedias	Carreras Largas
0 a 2 km	2 a 6 km	Mayor a 6 km

2.2) Costo Operacionales

Los costos operacionales se refieren a todos los rubros que incurren por la prestación de este servicio que se entran divididos en tres grupos, los cuales son:

- Costos Fijos
- Costos Variables
- Costos de Capital

Con los anteriores tres costos que se detallan posteriormente se utiliza la siguiente ecuación:

$$CO = \sum (Cfi + Cvi + Cci)$$

Dónde:

CO:	Costos Operacionales Mensuales
Cfi:	Costos fijos mensuales
Cvi:	Costos variables mensuales
Cci:	Costos de capital mensual

Nota: de acuerdo a la Resolución No. 107-DIR-2014-ANT, que hace referencia a la Reforma a la Metodología Para la Fijación de Tarifas (Taxi Convencional), se dispuso reemplazar la fórmula de Costo de Capital por la siguiente:

$$Rc = \frac{Va(1+r)^n r - Vs(r)}{(1+r)^n - 1}$$

Dónde:

Rc: Recuperación del capital

Va: Valor actual del vehículo

Vs: Valor de Salvamento (Valoración Monetaria Plan Renova)

n= Vida útil del vehículo

r= Tasa de Interés Real

Encuestas en todo el DMQ

Ck	2508.09
-----------	----------------

Va	14158.13
Vs	2409.00
n	14.00
r	0.16

¿Cuánto cuesta el vehículo?	Tasa de Interés real (% anual)
14158.13	16

2409	dólares
14	años

La fórmula calcula un valor residual de recuperación de capital mas no un costo mensual de capital por tanto, este rubro no forma parte dentro de la formulación para el cálculo de la tarifa mínima de carrera de taxi convencional.

2.3) Costos Fijos

Los costos fijos son los rubros que el propietario de la unidad de taxi debe realizar obligatoriamente para prestar el servicio. Esto se detalla en la siguiente ecuación:

$$Cfi = \sum (MO + Seg + Leg + GA + GOP)$$

Dónde:

Cfi: Costos fijos mensuales

MO: Gasto mensual en mano de obra

Seg: Gasto en seguros para el vehículo

Leg: Gastos en legalización

GA: Gastos administrativos

GOP: Gastos operativos

Cada uno de los componentes de costo fijo se deriva en otras unidades que se mencionan a continuación.

- a. *Mano de obra*: considera el sueldo del conductor, el mismo que debe estar acorde al salario mensual de conductor según la Comisión Sectorial No. 17 “Transporte, Almacenamiento y Logística”:
- b. *Seguros*: corresponde al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y al Seguro Privado Anual.
- c. *Legislación*: que consta de la Matriculación Vehicular, Permiso de Operación & Habilitación, Revisión Vehicular e Impuesto Fiscal.
- d. *Gastos Administrativos*: corresponde a las cuotas sociales y demás gastos administrativos.
- e. *Gastos Operativos*: que se componen de Comunicación de Radios, Kit de Seguridad de la Agencia Nacional de Tránsito, Taxímetro y Garaje

2.4) Costos Variables

Los Costos Variables son aquellos rubros que dependen del nivel de actividad del servicio prestado, que se detalla en la siguiente ecuación:

$$Cvi = \sum (Com + Rod + MPre + Mco)$$

Dónde:

- Cvi: Costos variables mensuales
- Com: Gastos en combustible
- Rod: Gasto en rodamiento
- MPre: Mantenimiento preventivo
- Mco: Mantenimiento correctivo

Cada uno de los componentes de la ecuación de los costos variables se menciona a continuación:

- a. *Combustible*: se refiere a la compra diaria de combustible para el funcionamiento normal del vehículo.
- b. *Rodamiento*: se compone de la reposición de neumáticos y rulimanes.
- c. *Mantenimiento Preventivo*: corresponde al cuidado regular del vehículo con el objetivo de evitar o mitigar daños mayores. Las tareas de mantenimiento preventivo incluyen cambio de piezas desgastadas, cambios de aceites y lubricantes.
- d. *Mantenimiento Correctivo*: consiste en la corrección de defectos o averías, en los cuales se contempla el reemplazo de la bomba de inyección, reparación del motor, reparación de caja, cambio de disco y tambores de freno.

3) METODOLOGÍA PARA EL CÁLCULO DE LA TARIFA MÍNIMA DE CARRERA DE TAXI CONVENCIONAL

La tarifa mínima se refiere al valor monetario que el usuario debe asumir por el traslado de un lugar a otros, en el cual se considera tres rubros:

- Costo por kilómetro recorrido
- Arrancada
- Costo por minuto de espera

Con lo cual se utiliza la siguiente fórmula:

$$TMC = \sum (Ar + (Ck \times Kmr_{cp}) + (Cme \times Mm_{ecp}))$$

Dónde:

TMC: Tarifa Mínima de Carrera

Ar: Arrancada

Ck: Costo Kilómetro Recorrido

Kmrcp: Número de kilómetros recorridos en la carrera realizada

Cme: Costo Minuto de Espera

Mmecp: Número de minutos de espera en carrera realizada

3.1) Costo por kilómetro recorrido

El costo por kilómetro recorrido se define como el valor monetario que representa cada kilómetro que recorre el automotor durante la jornada laboral, el cual se encuentra definido en la siguiente ecuación:

$$Ck = \frac{\sum(Cfi + Cvi + Cci)}{Kmes}$$

Dónde:

Ck: Costo kilómetro recorrido

Cfi: Costos fijos mensuales

Cvi: Costos variables mensuales

Cci: Costos de capital mensual

Kmes: Es el número de kilómetros recorridos por la unidad de taxi promedio durante un mes a razón de realizar la prestación del servicio de transporte comercial bajo la modalidad de taxi.

3.2) Arrancada

El costo de arrancada corresponde para compensar el tiempo en el que vehículo transita sin conseguir una carrera, el cual es definido por la siguiente fórmula:

$$Ar = \frac{Ck \times (\%NO \times Kdía)}{NC}$$

Dónde:

Ar= arrancada

Ck: Costo kilómetro recorrido

% NO: Porcentaje de no ocupación del taxi en una carrera

Kdía: Es el número de kilómetros recorridos por la unidad de taxi promedio durante un día a razón de realizar la prestación del servicio de transporte comercial bajo la modalidad de taxi.

NC: Número total de carreras realizadas durante el día

3.3) Costo minuto de espera

El costo de minuto de espera corresponde al valor monetario de los lapsos de tiempo en el cual la unidad se encuentra prestando el servicio y por alguna razón tiene que detenerse por un corto periodo de tiempo sin finalizar la carrera. El cual se ve reflejado en la siguiente ecuación:

$$C_{me} = \frac{K_{día} \times C_k}{12h \times 60min}$$

Dónde:

Kdía: Es el número de kilómetros recorridos por la unidad de taxi promedio durante un día a razón de realizar la prestación del servicio de transporte comercial bajo la modalidad de taxi.

Ck: Costo kilómetro recorrido

12h: Doce horas

60 min: Sesenta minutos.

4) MODELACIÓN DE LOS ESCENARIOS PARA EL CÁLCULO DE LA TARIFA MÍNIMA DE CARRERA DE TAXI CONVENCIONAL

En base al estudio de campo que se realizó se definió que el porcentaje de taxis que tienen contratado un seguro privado es del 33%. Entonces se procedió a ajustar dicho porcentaje al valor del seguro privado anual.

El porcentaje de no ocupación del taxi en una carrera es del 34% en el día. Se espera que los señores taxistas no escojan carreras y el porcentaje de no ocupación baje por lo menos un 5%, es decir al 29%. En la noche el porcentaje de no ocupación se mantiene constante.

ESTUDIO TARIFARIO DE TAXIS EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.**PRODUCTO No. 2: INFORME DE EVALUACIÓN CON LA METODOLOGÍA****DIURNO**

MO	619.06	Costo Fijo	814.86
Seg	23.32		
Leg	30.70		
GA	57.54		
GOP	84.23		
Cfi:	814.86	Costos de Operación	1130.05
Cvi:	315.19		
Dlab	25	Resultados Finales de seguimiento	
Kdía	160.29		
Kmes	3927.13		
%NO	0.29		
NC	45		
Kmrep	3.56		
Krsp	46.48		
Krcp	113.81		

Nota: Variables de resultados finales de seguimientos (Dlab, kdía, kmes, %NO, NC, Kmrep, Krsp, Krcp) son obtenidos de anexo 1. El costo variable (Cvi) obtenido de anexo 2 y las variables de costo fijo (Seg, Leg, Ga, GOP) obtenidas de anexo 3.

NOCTURNO

MO	619.06	Costo Fijo	814.86
Seg	23.32		
Leg	30.70		
GA	57.54		
GOP	84.23		
Cfi:	814.86	Costos de Operación	1142.36
Cvi:	327.50		
Dlab	25	Resultados Finales de seguimiento	
Kdía	175.92		
Kmes	4310.11		
%NO	0.52		
NC	42		

ESTUDIO TARIFARIO DE TAXIS EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.**PRODUCTO No. 2: INFORME DE EVALUACIÓN CON LA METODOLOGÍA**

Kmrcp	4.19	
Krsp	91.48	
Krcp	84.44	

Nota: Variables de resultados finales de seguimientos (Dlab, kdía, kmes, %NO, NC, Kmrcp, Krsp, Krcp) son obtenidos de anexo 1. El costo variable (Cvi) obtenido de anexo 2 y las variables de costo fijo (Seg, Leg, Ga, GOP) obtenidas de anexo 3.

5) RESULTADOS OBTENIDOS

En base a las variables y modelación de cada escenario utilizados, se obtuvieron los resultados de tarifa que se presenta a continuación:

	Arrancada	Costo km	Costo min. espera	TMC
Todo el DMQ promedio diurno	0.30	0.29	0.06	1.32
Todo el DMQ promedio nocturno	0.58	0.27	0.06	1.69

Nota: valores obtenidos de cada escenario de la hoja electrónica llamada "Escenarios Tarifarios.xlsx"

ANEXO 1: Resumen del seguimiento

DIURNO	
Dlab	25
Kdía	160.29
Kmes	3927.13
%NO	34%
NCC (12H)	18
NCI (12H)	19
NCL (12H)	6
NC	43
Kmrcp	3.73
Krsp	54.59
Krcp	105.70

NOCTURNO	
Dlab	25
Kdía	175.92
Kmes	4310.11
%NO	52%
NCC (12H)	16
NCI (12H)	16
NCL (12H)	9
NC	42
Kmrcp	4.20
Krsp	90.89
Krcp	85.04

Nota: valores obtenidos de la hoja electrónica "TOTAL DIURNO NOCTURNO.xlsx"

ANEXO 2: Costos variables por mes

DIURNO

Costos variables	Combustible	Rodamiento	Mantenimiento Correctivo
Costo variable por mes	164.74	37.88	53.78
	315.19	58.80	

NOCTURNO

Costos variables	Combustible	Rodamiento	Mantenimiento Correctivo
Costo variable por mes	164.74	41.57	59.02
	327.50	62.16	

Nota: valores obtenidos de la hoja electrónica llamada "Anexo 2.xlsx".

**ESTUDIO TARIFARIO DE TAXIS EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.
PRODUCTO No. 2: INFORME DE EVALUACIÓN CON LA METODOLOGÍA**

ANEXO 3: Costos fijos por mes

	Sueldo	SOAT	Seguro privado	Matricula	Permiso de operación y habilitación	Corpaire	Impuesto fiscal	Aport. a cooperat.	Otros gastos	Comun. por radios	Kit de seguridad (ANT)	Taxímetro	Garaje
PROMEDIO NORTE	646.82	3.92	65.38	21.63	2.61	3.02	1.99	46.89	9.19	25.89	7.33	21.75	32.40
PROMEDIO CENTRO	684.58	4.26	75.00	24.05	3.33	3.08	2.13	36.28	13.36	22.50	7.92	22.63	36.67
PROMEDIO SUR	590.93	3.71	55.55	22.52	2.62	3.22	3.78	44.78	13.97	19.70	7.81	22.62	29.59
PROMEDIO VALLES	590.56	3.81	87.00	16.63	2.46	2.91	3.21	51.15	12.50	70.00	10.75	21.76	30.00
PROMEDIO TOTAL	619.06	3.83	59.06	22.00	2.69	3.12	2.90	45.29	12.25	22.88	7.92	22.25	31.18

Nota: Datos obtenidos de Anexo 8 de informe 1.



ESTUDIO TARIFARIO DE TAXIS CONVENCIONALES EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Producto No. 3

INFORME FINAL: CONTRATO COMPLEMENTARIO

Marzo 2015



ÍNDICE DE CONTENIDO

1. ANTECEDENTES.....	2
2. PRODUCTOS ENTREGADOS	3
3. ANÁLISIS DE RESULTADOS FINALES	4
TARIFA DIURNO:	9
TARIFA NOCTURNO:	9
4. TARIFAS.....	10

ESTUDIO TARIFARIO DE TAXIS EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO INFORME FINAL: CONTRATO COMPLEMENTARIO

1. ANTECEDENTES

En virtud del Contrato Complementario a la “*Consultoría para el estudio tarifario de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito*”, suscrito entre la Secretaría de Movilidad y la Pontificia Universidad Católica del Ecuador (PUCE), que tienen como fin ampliar el análisis y los resultados contenidos en el Producto 3 (final) del mencionado estudio, considerando que durante la revisión del mismo las condiciones socio económicas para el sector del taxismo fueron modificadas por la Resolución No. 011 – 2015, de 06 de marzo de 2015, del Comité de Comercio Exterior COMEX, se ha considerado lo siguiente:

La citada Resolución del COMEX estableció una sobretasa arancelaria a productos importados cuyos efectos tienen incidencia directa en el costo de los insumos relacionados al mantenimiento de los vehículos que prestan el servicio de taxi, por lo que para el proceso de análisis del estudio de consultoría referido se debe contemplar dicha condición actual y vigente.

El artículo 30.5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, determina como competencia de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales el regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en las diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, por lo que, de conformidad a la Metodología de cálculo para la definición de tarifas por concepto de la prestación del servicio de transporte comercial en taxis, establecida por la Agencia Nacional de Tránsito, los costos operacionales actuales y reales deben ser revisados para determinar un valor ajustado a las condiciones presentes.

El artículo 85 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública dispone que: “*en el caso de que fuere necesario ampliar, modificar o complementar una obra o servicio determinado por causas imprevistas o técnicas, debidamente motivadas, presentadas con su ejecución, el Estado o la Entidad Contratante podrá celebrar con el mismo contratista, sin licitación o concurso, contratos complementarios que requiera la atención de las modificaciones antedichas, siempre que se mantengan los precios de los rubros del contrato original, reajustados a la fecha de celebración del respectivo contrato complementario.*”, en tal sentido, en vista de que los resultados finales del Objeto del

Contrato de la referida Consultoría, están en gran parte supeditados a los costos de los insumos afectados con la Resolución No. 011 – 2015, de 06 de marzo de 2015, del Comité de Comercio Exterior COMEX, es conveniente reevaluar bajo las nuevas realidades las variables para la modelación tarifaria, obtenidas del estudio de campo y la información recopilada.

Por último, es importante señalar que el Contrato Complementario se suscribe no solo con el fundamento de la norma legal citada en el acápite anterior, sino que existe la viabilidad estipulada en el Cláusula Decima Sexta del Contrato principal, más aun cuando para la suscripción de este instrumento contractual median las causas sustanciales que prescribe la ley que rige la materia, *imprevista o técnicas*, causas que se derivan por efecto de aplicación de la Resolución No. 011 – 2015, de 06 de marzo de 2015, emitida por el Comité de Comercio Exterior COMEX.

2. PRODUCTOS ENTREGADOS

Producto 1: Informe de Campo, cuyo contenido incluye el análisis de la demanda y oferta, análisis de costos de operación.

Incluye la metodología utilizada para la recopilación de datos con sus respectivos anexos del procesamiento de la información.

Producto 2: Informe de evaluación con la metodología, cuyo documento contiene el informe de evaluación con la metodología especificada en pliego y otras consideraciones estimadas.

Incluye la estimación de los costos de operación, la demanda y oferta, y el cálculo tarifario de taxi con la modelación de escenarios de acuerdo a la metodología proporcionada en los pliegos.

Producto 3: Informe final del Estudio Tarifario de Taxi para el Distrito Metropolitano de Quito, documento que contiene el Estudio Tarifario de Taxi para el Distrito Metropolitano de Quito, en la modalidad aprobada, tanto para la tarifa diurna como nocturna, en el cual se determina la tarifa técnica para el costo por kilómetro en esta actividad, la tarifa mínima, la tarifa de arrancada y la tarifa de espera, considerando los términos del contrato complementario.

3. ANÁLISIS DE RESULTADOS FINALES

Aplicándose una salvaguarda del 15% a la importación de llantas, el efecto que este tendría en el precio de venta al público es difícil de obtener un valor exacto pero se estimaría que no sea mayor al 5%. Mucho tiene que ver la estrategia que mantengan o quieran mantener las compañías importadoras con respecto a su mercado al que atienden, así como la situación financiera de las compañías, entre otros como por ejemplo:

Estrategia del importador con su mercado

Depende mucho la estrategia que quiere tener el importador para mantener al mercado al que atienden. Adicionalmente, hay que tener en cuenta adicionalmente la elasticidad precio de la demanda en la que se encuentra el negocio del importador con su mercado. Si está en la parte elástica (>1), el impacto de la subida o traspaso del incremento al cliente, tendrá un impacto en la demanda. Al contrario, de estar en la parte inelástica, el traspaso porcentual de la subida será menor que el porcentaje afectado en demanda.

Segmento de la llanta importada

El incremento que tendrá esta salvaguarda en el precio de venta al público, se podría ver afectado del segmento al que está dirigida la llanta importada. Se esperaría que mientras más alto sea al segmento al que está dirigida la importación, mas se esperaría que sea el traspaso del incremento, al suponerse que el mercado sería menos sensible a estas subidas.

Caso contrario, mientras el segmento baya bajando, se esperaría que las compañías traspasen menos la subida a su mercado, al portarse cada vez más sensible mientras este vaya bajando.

Margen del Importador

El margen actual que tiene el importador sobre el costo y el precio de venta de la llanta, podría ser un factor clave para determinar al final cuanto se incremente el precio de venta. Esto se refiere al caso en el que, si el importador tiene un margen importante entre el costo de la llanta y el precio de venta al público, el importador podría decidir disminuir su margen para que su mercado no se vea mayormente afectado. Esto dependerá también, de la relación comercial del importador con el cliente. Por ejemplo, se han identificado

importadores de llantas, que este no es su único negocio con su mercado objetivo y que posiblemente decidan crear lealtad con su cliente sin aumentar mayormente el precio de las llantas, porque tienen negocios más importantes en otras áreas.

Costos Adicionales

Hay que tener en cuenta, que el costo de importación de la llanta no es el único costo que se tiene que considerar al momento de medir un incremento. Si bien este puede ser el rubro más importante, existen otros costos y gastos que son determinantes al momento de calcular el precio de venta al público. Esto se debería ver afectado en el margen que mantienen las empresas y esto la flexibilidad para absorber esta nueva salvaguarda.

Conclusión

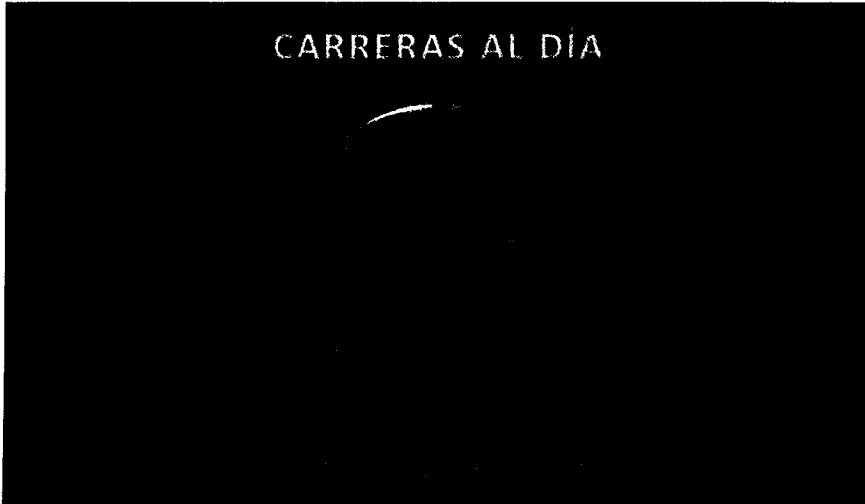
Tomando en cuenta los puntos antes mencionados, así como contacto con importadores de llantas, se sabe que en ningún caso el traspaso del incremento de la salvaguarda en 15% será traspasado totalmente al cliente final. Existen tanto temas estratégicos de las empresas como estructural de las mismas, que les permite dar flexibilidad al momento de manejar este incremento. Con una corrida referencial en el mercado, se esperaría que con una salvaguarda de 15% en la importación de las llantas, en promedio en mercado el precio de venta al público no se viera afectado con un incremento mayor al 5%. La afectación solo existe en llantas y taxímetro.

- Se detallan a continuación datos relevantes de los seguimientos realizados a taxis convencionales en el Distrito Metropolitano de Quito.

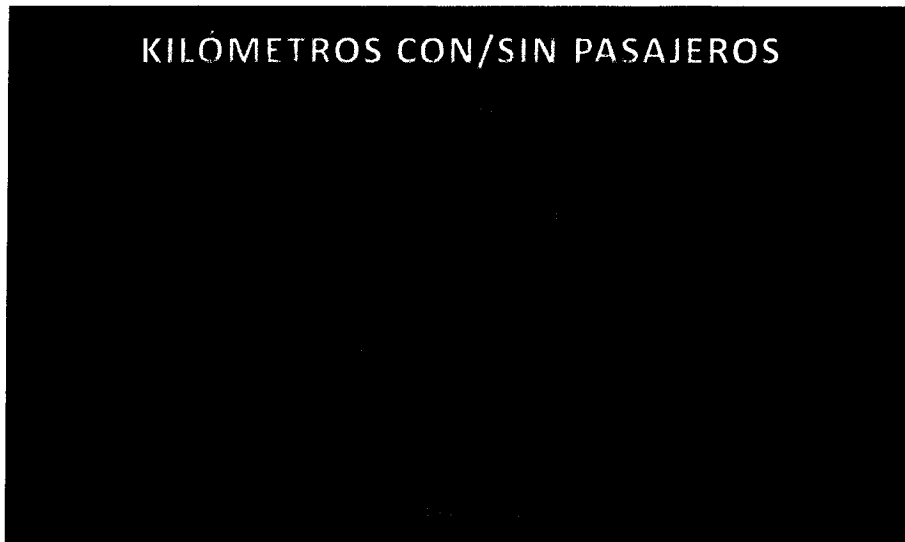
- Carreras al día.
- Kilómetros con/sin pasajeros.
- Ocupación del taxi.

Se muestra a continuación:

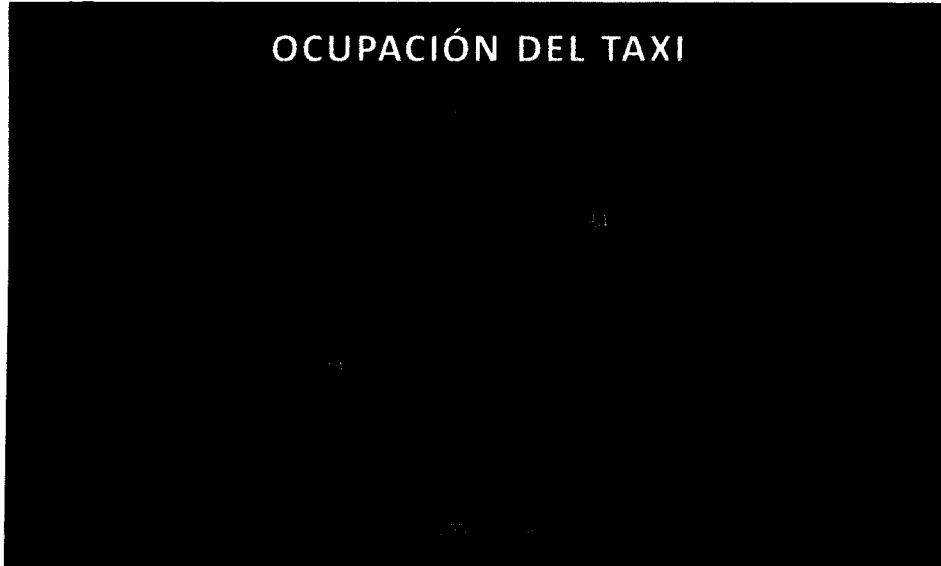
Carreras al día (diurno):



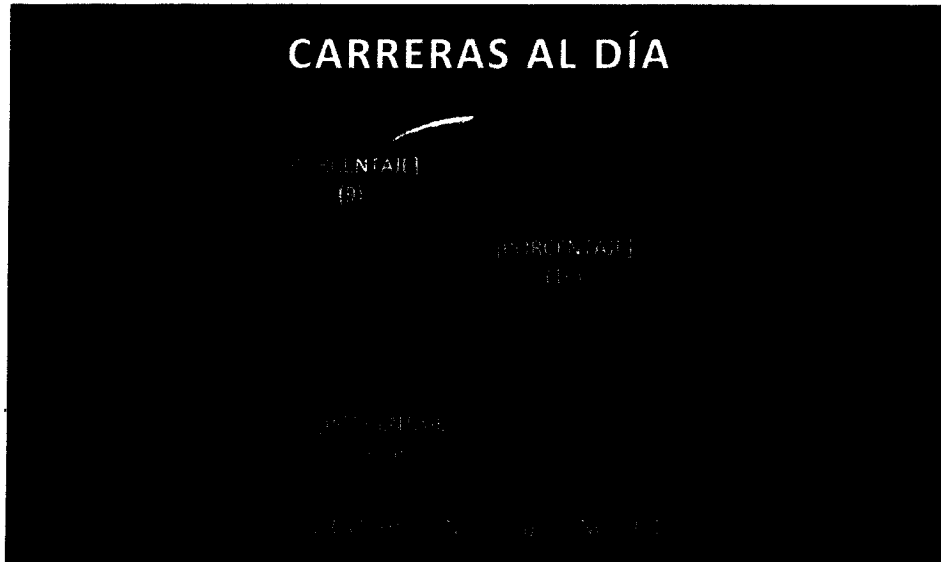
Kilómetros con/sin pasajeros (diurno):



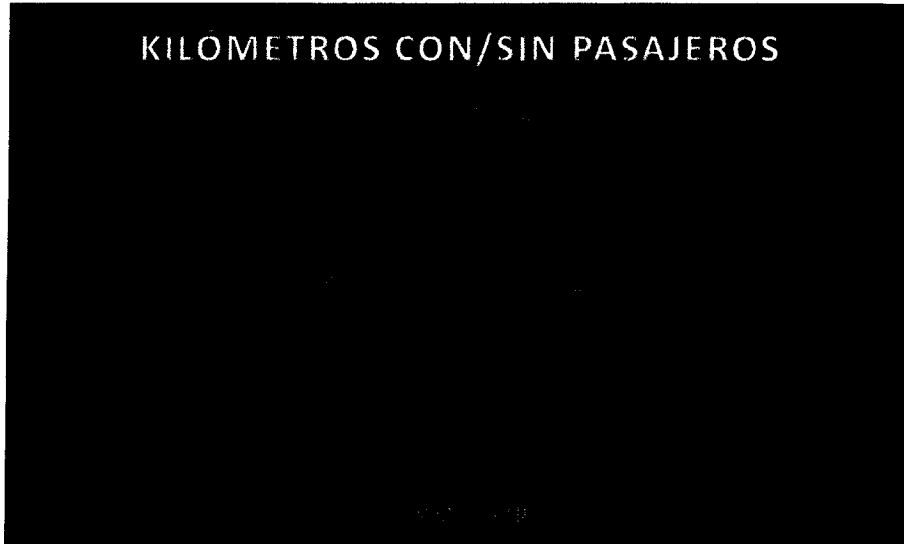
Ocupación del taxi (diurno):



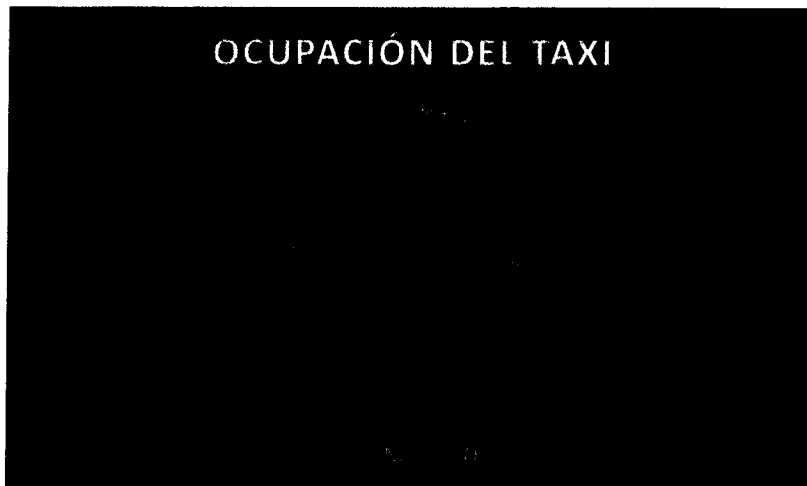
Carreras al día (nocturno):



Kilómetros con/sin pasajeros (nocturno):



Ocupación del taxi (nocturno):



A continuación se presenta los valores tarifarios recomendados con sus respectivas condiciones:

TARIFA DIURNO:

Condiciones:

MO	619.06	Costo Fijo	815.97
Seg	23.32		
Leg	30.70		
GA	57.54		
GOP	85.34		
Cfi:	815.97	Costos de Operación	1173.60
Cvi:	357.63		
Dlab	25	Resultados Finales de seguimiento	
Kdía	160.29		
Kmes	3927.13		
%NO	0.30		
NC	43		
Kmrcp	3.73		
Krsp	48.09		
Krcp	112.20		

TARIFA NOCTURNO:

Condiciones:

MO	619.06	Costo Fijo	815.97
Seg	23.32		
Leg	30.70		
GA	57.54		

GOP	85.34		
Cfi:	815.97	Costos de Operación	1186.57
Cvi:	370.60		
Dlab	25	Resultados Finales de seguimiento	
Kdia	175.92		
Kmes	4310.11		
%NO	0.52		
NC	42		
Kmrsp	4.19		
Krsp	91.48		
Krcp	84.44		

4. TARIFAS

Tarifa	Arrancada	Costo km	Costo min. espera	TMC
Todo el DMQ promedio diurno	0.47	0.30	0.10	1.45
Todo el DMQ promedio nocturno				1.75

lee

SECRETARÍA GENERAL CONCEJO METROPOLITANO	RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS
	HORA: _____
	27 MAR 2015 -2h
	FIRMA RECEPCIÓN: <i>IR</i>
QUITO ALCALDÍA	NÚMERO DE HOJA: <i>151</i>



Expediente No. 2015-00827

27 MAR 2015

Doctor
Mauricio Bustamante
Secretario General del Concejo Metropolitano

Señor Secretario:

En atención a su oficio SG 0674 de 26 de marzo de 2015, por medio del cual solicitó a esta dependencia la emisión de un informe respecto del proyecto de Ordenanza sobre el fortalecimiento de la calidad y fijación de la tarifa en la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en Taxi del Distrito Metropolitano de Quito, cúmpleme en indicar:

Competencia:

La emisión del presente informe se la realiza de conformidad con el artículo 11 de la Ley Orgánica del Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito y la Resolución A 004 de 12 de febrero de 2015.

Antecedentes:

Sobre el transporte terrestre, a través del Decreto Ejecutivo No. 3304 publicado en el Registro Oficial 840 de 12 de diciembre de 1995, se transfirió al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, las siguientes atribuciones: organizar, reglamentar, planificar y fiscalizar las actividades, operaciones y servicios del transporte terrestre, público y privado; y, fijar, modificar las tarifas de los pasajes de transporte terrestre, previo investigación de costos.

Mediante Decreto Ejecutivo No. 51 publicado en el Registro Oficial Suplemento No. 17 de 06 de marzo de 1997, se ratificaron todas las atribuciones transferidas al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito otorgadas mediante Decreto Ejecutivo 3304 promulgado en el Registro Oficial No. 840 de 12 de diciembre de 1995.

El 22 de enero de 2003, el entonces Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, mediante Resolución No. 001-DIR-2003-CNTTT, fijó las tarifas de transporte

terrestre en sus distintas modalidades, cuyo valor a pagar por la prestación del servicio de transporte comercial en taxi fue establecida conforme se detalla en su texto.

La Secretaría de Movilidad suscribió con la Pontificia Universidad Católica del Ecuador un contrato para el estudio tarifario de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito, para con ello contar con mayores elementos para el establecimiento de una tarifa de taxis en el Distrito.

Análisis:

De conformidad con el numeral 6) del artículo 264 de la Constitución de la República, es competencia exclusiva de los gobiernos municipales: planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio.

El artículo 266 ibídem, señala que los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos, ejercen las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables de los gobiernos provinciales y regionales.

El literal q) del artículo 84 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización señala que, la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio, es una función del gobierno del distrito autónomo metropolitano.

En concordancia con ello, el artículo 30.5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece como competencia del Municipio, regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector.

Sobre la base de lo señalado, mediante Resolución No. 006-CNC-2012 de 26 de abril de 2012, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 712 de 29 de mayo de 2012, el Concejo Nacional de Competencias, resolvió transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, en los términos previstos en dichas resolución. A través de Resolución No. 003-CNC-2014 de 22 de septiembre se aclaró la Resolución antes indicada, para el mejor cumplimiento de su Disposición General Sexta.

Sobre la base de lo señalado, es claro que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, tiene competencia para la fijación de tarifas en la prestación del servicio de transporte terrestre comercial de taxi dentro de su circunscripción territorial.

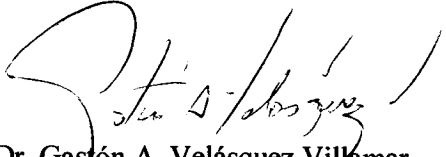
Una vez señalado ello, corresponde indicar que a través de Resolución No. A 0006 de 22 de abril de 2013, el Alcalde del Municipio del Distrito Metropolitano de ese entonces, creó la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Distrito Metropolitano de Quito, más conocida como Agencia Metropolitana de Tránsito o, simplemente AMT, la que de conformidad con el artículo 2 de la precitada Resolución, tiene a su cargo *“la potestad de controlar el transporte terrestre particular, comercial y por cuenta propia, el tránsito y la seguridad vial, asignadas al Municipio por la Constitución de la República, el COOTAD y la LOTTSV [...]”*.

Criterio:

Sobre la base de lo señalado, esta Procuraduría Metropolitana, emite criterio favorable respecto a la juridicidad del proyecto de Ordenanza remitido. Sin perjuicio de ello, se considera procedente realizar la revisión de la sintaxis de todo el proyecto, en particular, del cuarto considerando y numeral 2 del artículo 6. Así mismo, considérese la pertinencia de la frase *“en el ejercicio de su autonomía”* constante en el artículo 3, ya que la fijación de las tarifas de servicio de taxi se la realiza en ejercicio de las competencias constitucionales y legales asignadas.

Además de ello, debería existir conformidad en las definiciones del artículo 4 del proyecto con los términos del artículo 5 –los constantes en el cuadro de valores-.

Atentamente.


Dr. Gastón A. Velásquez Villamar
PROCURADOR METROPOLITANO



	Nombre y apellido	Fecha	Rúbrica
Elaborado por:	Fernando Rojas Y.	26-03-2015	