

COMISIÓN DE MOVILIDAD

ORDENANZA	FECHA	SUMILLA
PRIMER DEBATE:		
SEGUNDO DEBATE:		
OBSERVACIONES:		

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

1.- ANTECEDENTES:

1.1.- Mediante oficio No. A 0157, de 6 de junio de 2017, a fojas 21 del expediente, el Dr. Mauricio Rodas Espinel, Alcalde Metropolitano, remite el Proyecto de Ordenanza Metropolitana Sustitutiva de la Ordenanza Metropolitana No. 047, sancionada el 15 de abril de 2011, reformatoria de la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, que establece el Régimen Administrativo para la prestación del servicio de taxi en el Distrito Metropolitano de Quito a la Secretaría General del Concejo para la verificación del cumplimiento de las formalidades conforme lo dispone el artículo 13 de la Resolución C-074 de 2016.

1.2.- Mediante oficio No. SG-1525, de 6 de junio de 2017, a fojas 22 del expediente, la Secretaría General del Concejo realiza la calificación del mencionado proyecto de ordenanza y lo remite para conocimiento en la Comisión de Movilidad.

1.3.- En sesión extraordinaria de 14 de junio de 2017, la Comisión de Movilidad analizó el proyecto de Ordenanza en referencia. En la misma, la Concejala Daniela Chacón, miembro de la Comisión, solicitó la incorporación de sus observaciones para conocimiento del Concejo:

“El proceso de regularización de taxis no debe responder únicamente al levantamiento de la información sobre la cantidad de personas que están prestando informalmente el servicio y el tiempo de espera promedio aceptable en la ciudad para recibir el servicio. El estudio técnico no considera algunos factores que alterarían el modelo matemático usado y por tanto sus resultados.

Primero, el estudio se realiza durante época de crisis económica que no necesariamente refleja la realidad de la movilidad de la ciudad. Segundo, la fórmula matemática no contempla específicamente los servicios de transporte en taxi informal que suplen las rutas de transporte público deficientes o inexistentes por lo que se podría estar regulando servicios de transporte comercial reemplazando a servicios de transporte público. Tercero, el modelo matemático parte de la consideración que existe un servicio eficiente y con cobertura de transporte público en el

Distrito Metropolitano de Quito, para que dicho modelo establezca resultados reales que se compadezcan con una política que privilegia la movilidad sostenible, se debería aplicar en la ciudad la reorganización de rutas y frecuencias de transporte público antes de regularizar la oferta informal de taxis.

El regularizar la oferta informal de taxis sin considerar integralmente la movilidad de la ciudad y de los servicios de movilidad privados a través de plataformas tecnológicas que podrían atender a un segmento de la ciudad que no utiliza servicios de taxi convencional o ejecutivo, es atacar sólo una arista del problema que no cambiará la realidad de la movilidad en la ciudad. El servicio de taxi debe ser desregularizado para bajar sus costos, evitar el mercado negro de cupos y permitir a los prestadores de este servicio competir por calidad”.

2.- INFORMES TÉCNICOS:

2.1.- Mediante oficio No. SM-0844-2017, de 9 de junio de 2017, el Abg. Rubén Darío Tapia Rivera, Secretario de Movilidad, remite el informe técnico en el que consta los resultados de la Consultoría respecto del estudio para determinar la oferta y demanda del servicio de taxi en el Distrito Metropolitano de Quito.

2.2.- Mediante oficio No. SM-00845-2017, de 12 de junio de 2017, el Abg. Rubén Darío Tapia Rivera, Secretario de Movilidad, remite su informe técnico respecto del Proyecto de Ordenanza en referencia, y en su parte pertinente manifiesta:

“Por lo expuesto, se considera necesario impulsar el Proyecto de Ordenanza Metropolitana Sustitutiva de la Ordenanza Metropolitana No. 047, sancionada el 15 de abril de 2011, reformativa de la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008 que establece el Régimen Administrativo para la prestación del servicio de taxi en el Distrito Metropolitano de Quito, que ha sido puesta en su conocimiento, con las recomendaciones aquí señaladas”

3. INFORME LEGAL:

Mediante oficio, referencia expediente Procuraduría No. 2015-00914, de 9 de junio de 2017, el Dr. Gianni Frixone Enríquez, Procurador Metropolitano (E), remite sus observaciones respecto del Proyecto de Ordenanza en referencia; y emite criterio legal favorable a la propuesta.

4.- DICTAMEN DE LA COMISIÓN:

La Comisión de Movilidad, en sesión extraordinaria de 14 de junio de 2017, luego de conocer y analizar el expediente con los informes técnicos y legal que forman parte del mismo; y, con fundamento en los artículos 57 literal a), 87 literal a) y 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; acogiendo las observaciones que constan en los informes que conforman el expediente, emite **DICTAMEN FAVORABLE** para que el Concejo Metropolitano conozca en primer debate el proyecto de “Ordenanza

Metropolitana Sustitutiva de la Ordenanza Metropolitano No. 047, sancionada el 15 de abril de 2011, reformativa de la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008 que establece el Régimen Administrativo para la prestación del servicio de taxi en el Distrito Metropolitano de Quito”.

Dictamen que la Comisión pone a consideración del Concejo Metropolitano.

Atentamente,


Lic. Eddy Sánchez
**Presidente de la Comisión
De Movilidad**





Abg. Daniela Chacón Arias
Concejala Metropolitana


Abg. Sergio Garmica Ortiz
Concejal Metropolitano


Abg. Eduardo del Pozo
Concejal Metropolitano


Msc. Patricio Ubidia
Concejal Metropolitano

Adjunto expediente y proyecto de Ordenanza.

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	Mauricio Subía Suárez	Asesoría General	14/6/2017	
Revisado por:	Jaime Morán Paredes	Prosecretaría General	14/6/2017	
Verificación votación:	Maricela Caleño	Gestión de Comisiones	14/6/2017	

ORDENANZA METROPOLITANA No.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

De conformidad a la información que reposa en las entidades metropolitanas competentes en materia de movilidad, el servicio de taxi forma parte de la oferta de movilidad motorizada en el Distrito Metropolitano de Quito, que de acuerdo con la repartición modal tiene una incidencia del orden del 3,9% del total, lo que implica alrededor de 160.000 viajes motorizados por día; representando a su vez, el 14,4% de viajes en transporte privado (autos y taxis).

La Ordenanza Metropolitana No. 0247, sancionada el 11 de enero de 2008, Sustitutiva de la Sección IV, Capítulo IX, Título II del Libro Primero, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, estableció las disposiciones que regulan la gestión, coordinación, administración, ejecución, fiscalización y procesos de sanción de las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio de transporte terrestre, público y comercial, incluyendo la modalidad de servicio de transporte comercial en taxi, dentro de sus clases y subclases.

La Ordenanza Metropolitana No. 0047 del Distrito Metropolitano de Quito, reformada mediante Ordenanza Metropolitana 0339, sancionada el 8 de enero del 2013, estableció el régimen administrativo para la prestación del servicio de transporte comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito, cuyo artículo único fue incorporado en el Parágrafo XXII "Del Uso del Suelo por parte de los vehículos privados", de la Ordenanza Metropolitana No. 0247; dichas disposiciones fueron emanadas antes de la promulgación de la última reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicado en el Registro Oficial Suplemento No. 407 del 31 de diciembre de 2014, y su Reglamento General de aplicación que fue emitido mediante Decreto Ejecutivo 1196, publicado en el Registro Oficial Suplemento 731 de 25 de junio del 2012, con sus posteriores reformas, que inciden directamente en las facultades y atribuciones que ejercen en la actualidad los Gobiernos Autónomos Descentralizados en materia de transporte terrestre.

De acuerdo con la Ordenanza No. 0047, sancionada el 15 de abril del 2011, en la cual se estableció además el proceso para la regularización de taxis en el año 2011, se determinaron varias clases y subclases de servicio, a más del convencional, que es la clase que se tenía hasta ese año, y además del ejecutivo, ambas constituyéndose en las únicas clases previstas en el ordenamiento nacional para la prestación de este servicio. Pese a aquello, en la actualidad, en todo el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) existe una gran cantidad de vehículos que prestan el servicio de transporte público en taxi sin contar

ORDENANZA METROPOLITANA No.

con los debidos documentos habilitantes, debido a varias causas, lo cual ha obligado a que el usuario busque otras alternativas que le permita llegar de manera rápida a su destino.

La citada Ordenanza Metropolitana No. 0047, sancionada el 15 de abril del 2011, en su artículo innumerado (21), respecto a la base para la determinación del número de vehículos destinados al Servicio de Taxi, dispuso:

"1. Le corresponde únicamente a la Autoridad Administrativa Otorgante determinar en un período no menor a cinco años el número de vehículos que podrían ser destinados al Servicio de Taxi en el Distrito Metropolitano de Quito, en cada una de las clases o subclases, en función de la necesidad y conveniencia del servicio público y, la necesidad de compatibilizar estas actuaciones con la seguridad de las personas, bienes y el ambiente. (...)"

En atención a la disposición transcrita, la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, llevó adelante la contratación de la Consultoría para la determinación de la oferta y demanda actual de taxis en el DMQ, con el Consorcio Propraxis GSD Plus, cuyo análisis determinó:

- Respecto a la demanda

Se llevó a cabo encuestas origen-destino en hogares y encuestas origen-destino de interceptación en vía, identificando que en el DMQ en un día típico se efectúan 226.352 viajes. La distribución horaria y pico de demanda presentada determina que la *Hora de Demanda Máxima (HDM)*, se encuentra entre las 7:00 y 8:00 de la mañana en la que se estima se efectúan 23.070 viajes de taxis.

- Respecto a la Oferta

La oferta de taxis en el DMQ básicamente está conformada por dos tipos de servicio que actualmente atienden las necesidades de movilización de los ciudadanos; los vehículos que cuentan con un título habilitante debidamente registrado y avalado por la Agencia Metropolitana de Tránsito, y, los vehículos que prestan el servicio sin las debidas autorizaciones y que operan al margen de la regulación vigente.

El DMQ cuenta actualmente con una oferta de 16.024 vehículos habilitados a través de los respectivos Registros Municipales de Transporte (RMT), distribuidos según su clasificación como se muestra en la siguiente tabla; y, con alrededor de 13.323 vehículos

ORDENANZA METROPOLITANA No.

que prestan el servicio sin las autorizaciones correspondientes, según la información levantada durante el estudio realizado:

Oferta Operativa

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	13.323	45,4%	

Fuente: AMT y toma de información primaria.

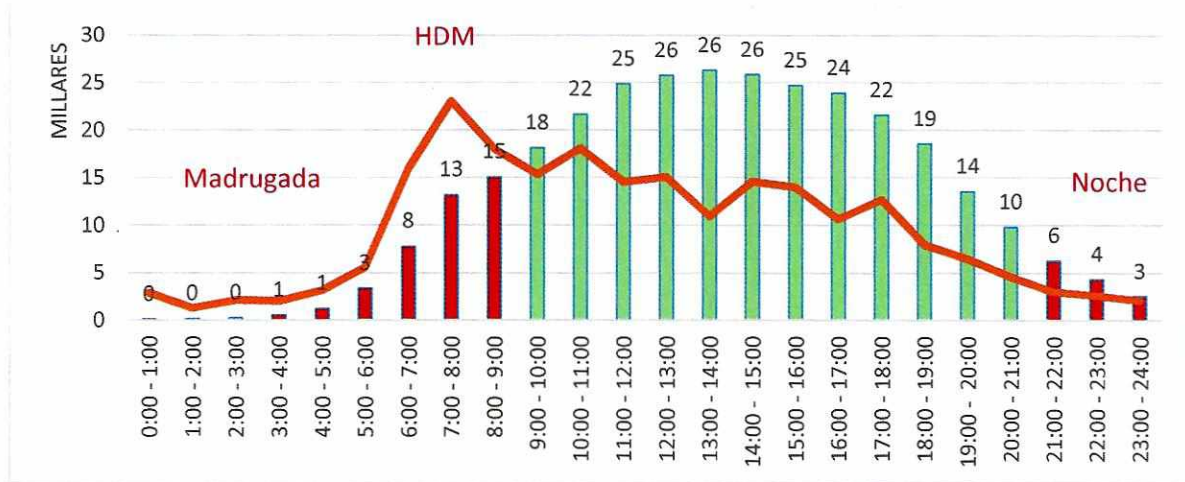
Elaboración: Consultoría – estudio de oferta y demanda
Secretaría de Movilidad del DMQ

La disponibilidad de flota a lo largo del día varía de forma significativa y refleja un amplio rango de horas de inicio y duración de turnos (entre 5 y 14 horas). Las horas de menor oferta coinciden con las horas en las que los usuarios reportan mayor dificultad para acceder al servicio; sin embargo, la oferta operativa (formales e informales) tiene un comportamiento distinto en el día al de la demanda, muestra de ello es que el pico de la oferta no coincide con la hora máxima de demanda.

Número de vehículos operando por hora del día y horas con mayor dificultad de acceder al servicio según usuarios

②

ORDENANZA METROPOLITANA No.



Fuente: Diario de viaje realizados a la oferta existente (Incluye Formal e Informal).

Elaboración: Consultoría. Estudio de oferta y demanda

Secretaría de Movilidad

- Respecto a la Operación Servicio informal

La operación del servicio que prestan los vehículos que no cuentan con un título habilitante otorgado por la Autoridad (informal) en el DMQ, se puede distinguir básicamente por las siguientes características:

- Servicios informales corrientes: circulan en toda el ámbito territorial del DMQ, con una operación similar a la que tienen los taxi convencionales y ejecutivos.
- Servicios informales de operación en circuito: operan en zonas relativamente pequeñas, transportando a un grupo de personas (hasta completar el cupo: 4 pasajeros), entre orígenes y destinos ubicados en sectores puntuales, en un circuito repetitivo.

Se encontró en general que el servicio informal se ubica a lo largo de territorio del DMQ, tanto en Parroquias Urbanas como Rurales, no obstante los servicios que operan en circuito tienden a estar ubicados en las parroquias urbanas y en los asentamientos urbanos de las parroquias rurales, mientras que los servicios informales corrientes están más dispersos por todo el territorio incluidas las zonas rurales menos densas.

- Respecto a las necesidades insatisfechas que motivan a usar los servicios informales

ORDENANZA METROPOLITANA No.

El 65% de los usuarios encuestados conoce acerca de la presencia de servicios informales en las zonas que frecuentan y comentan como razones principales de dicha operación el desempleo generalizado que motiva a personas a asumir esta actividad al margen de la reglamentación y en segunda instancia a que existe déficit de taxis amarillos o de transporte público.

Un porcentaje sustancial de viajes correspondiente al 16 %, se realiza en vehículos informales cuya operación se denominó ordinaria por su similitud con el servicio convencional urbano ordinario (9 % de la demanda), y otros cuya operación se apega a un circuito repetitivo (7 % de la demanda), más cercana a la lógica de una ruta de alimentación de transporte público (en estructuras tronco alimentadas).

Así, se identificó que las motivaciones de la preferencia de los servicios para el caso de la operación ordinaria son el precio y la rapidez del viaje, mientras que los usuarios que usan el servicio informal que opera en circuito refieren como motivo la rapidez, la necesidad de movilizarse, la facilidad en rutas y déficit de transporte público.

- Respecto a la estimación de la oferta requerida para el DMQ

El Plan Maestro de Movilidad de Quito 2009-2025 contempla con respecto al servicio de taxi:

- Como uno de sus objetivos plantea: *"...lograr que el servicio de taxis se regularice completamente, cumpla las disposiciones sobre la utilización de dispositivos de cobro y exista la suficiente oferta en la noche y fines de semana"*.
- Como línea estratégica formula: *"Establecer un acuerdo efectivo con las instancias del Gobierno Nacional para regular la prestación de este tipo de transporte en condiciones de equidad, eficiencia y seguridad"*.
- En cuanto a la partición modal el Plan propone *"que el transporte público sea utilizado por la población metropolitana de manera creciente y preferente sobre los otros modos motorizados, en tanto opera de manera eficiente y sustentable, permite de forma plena la conectividad, integración multimodal y es accesible a la globalidad de la población"*. Texto subrayado por el consultor.

Para efectos de determinar la oferta necesaria para cubrir la demanda en el DMQ, el estudio realizado utilizó la Metodología SUD - *Significant Unmet Demand*, o Demanda insatisfecha Significativa, que cuenta con el respaldo oficial del Departamento de Transporte del Reino Unido. 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

Q

ORDENANZA METROPOLITANA No.

al servicio en función del estándar de espera aceptada, determinando la necesidad o no de otorgamiento de nuevos permisos (Registros municipales).

La parametrización del modelo, requirió encuestas origen destino domiciliarias y en vía a usuarios frecuentes, dentro de las cuales se incluyeron preguntas específicas sobre el máximo tiempo que un usuario está dispuesto a esperar y sobre el tiempo que esperó para obtener los dos últimos servicios. Se identificó que en el DMQ el tiempo máximo de espera es en promedio 14,6 minutos y el tiempo promedio de espera para acceder a un servicio es de 6,37 minutos.

El modelo SUD tiene como entradas las esperas experimentadas por los usuarios y el número de licencias autorizadas, es preciso establecer el incremento en los tiempos de espera para el DMQ en el supuesto de operación solo con flota formal. En ese sentido, para establecer los efectos que tendría eliminar la oferta informal sobre los valores de espera experimentados, se utilizará el modelo de equilibrio bilateral del usuario (Hai Yang, 2009), que relaciona el tiempo promedio de espera con el número de taxis disponibles adaptado para el DMQ.

Parámetros de cálculo ISUD modelo de referencia parámetros base y calculado del DMQ

	BASE DMQ <i>Parámetros de espera mínimos deseables.</i>	CALCULADO DMQ <i>Con factor de ajuste por supuesto de operación sin flota informal.</i>
APD	<i>El tiempo de espera promedio base para acceder al servicio se establece en 6,37 minutos. Este valor corresponde al tiempo promedio de espera que experimentaron los usuarios para acceder al servicio en 3529 viajes registrados en las encuestas OD de hogar y de interceptación en vía.</i>	<i>Partiendo del tiempo de espera promedio para Quito 6,37, con el modelo de equilibrio bilateral del usuario (Hai Yang, 2009), se estableció el incremento del tiempo de espera en caso de reducir la oferta a tan solo la flota formal. El tiempo de espera que experimentarían los usuarios en el supuesto de operación sin flota informal es de 11,43 minutos.</i>

ORDENANZA METROPOLITANA No.

	BASE DMQ <i>Parámetros de espera mínimos deseables.</i>	CALCULADO DMQ <i>Con factor de ajuste por supuesto de operación sin flota informal.</i>
GID	<i>Se aceptará un 5% del total de viajes que tengan mayores esperas al valor promedio deseado APD, es decir a 6,37 minutos.</i>	<i>El valor de GID para el DMQ corresponde al porcentaje de viajes que experimentarían demoras mayores a 6,37 minutos en el caso de reducir la oferta a solo la flota formal. Nuevamente aplicando el modelo de equilibrio bilateral del usuario (Hai Yang, 2009), se estableció el 63,11% los viajes experimentarían demoras superiores al parámetro de referencia.</i>
SSP	<i>El porcentaje de horas diurnas en las que se experimenta un exceso de demanda será máximo del 16,66%, valor que corresponde a aceptar máximo 2 horas diurnas con exceso de demanda.</i>	<i>Con base en el contraste entre los perfiles de disponibilidad de flota formal operativa y de demanda en las diferentes horas del día, se identificó que en el DMQ se presentarían 5 horas diurnas con exceso de demanda, es decir se tendría un SSP=41,67%.</i>
LDF:	<i>Se parte de la situación deseable en donde no existe demanda latente, o lo que es lo mismo, no existe una demanda que potencialmente desistiría de tomar el servicio por altos tiempos de espera. Según la metodología, en este caso el valor de referencia del LDF es 1,0. La demanda latente se expresa como 1 + el porcentaje en tanto por uno de la población que eventualmente desistiría de viajar en modo taxi debido a esperas superiores a las que están dispuestos. Con base en las encuestas a usuarios, en promedio el máximo tiempo que un usuario espera antes de desistir potencialmente a tomar un taxi es 14,6 minutos.</i>	<i>Para el DMQ se estimó que el porcentaje de usuarios potenciales a desistir en el escenario en que solo opera la flota formal, son aquellos que experimentarían esperas superiores a 14,6 minutos, en cuyo caso el LDF es 40%</i>

ORDENANZA METROPOLITANA No.

	BASE DMQ <i>Parámetros de espera mínimos deseables.</i>	CALCULADO DMQ <i>Con factor de ajuste por supuesto de operación sin flota informal.</i>
PF	<p><i>Este factor de ajuste, corrige el valor del ISUD por la existencia de horas pico nocturnas. Según la metodología, este factor busca corregir el suministro extra en la flota que podría darse cuando existen picos nocturnos marcados.</i></p> <p><i>La metodología establece que en caso de tener picos nocturnos el PF tomará el valor de 0,5 y si por el contrario no hay picos nocturnos tomará el valor de 1,0.</i></p>	<p><i>El factor PF es igual a 1,0 debido a que en el DMQ no se presentan picos nocturnos marcados.</i></p>
SF:	<p><i>Este factor de ajuste por estacionalidad, tiene como finalidad corregir los efectos de capturar información en periodos atípicos de demanda.</i></p> <p><i>Toma el valor de 1,0, si la captura de datos de campo se efectúa en temporada típica. Mientras que si se realiza en temporada de alta o de baja demanda se aplica SF=0,8 y SF=1,2 respectivamente.</i></p>	<p><i>El factor SF para el DMQ es igual a 1,0 debido a que la aplicación de encuestas a usuarios se realizó en un periodo típico de demanda.</i></p>

Fuente: Metodología SUD.

**Elaboración: Consultoría – Estudio de oferta y demanda de taxis DMQ
Secretaría de Movilidad**

Los parámetros base y calculados para el DMQ, así como los resultados del ISUD se muestran a continuación. Los parámetros PF y SF por mantener un valor constante en los dos casos igual a 1,0, no se muestran en dicha tabla, debido a que no afectan el resultado.

Parámetros de cálculo ISUD - Modelo de referencia UK y Parámetros Base DMQ -

<i>METODOLOGÍA SUD - Calibración Modelo para Quito</i>				
<i>Parámetro</i>	<i>UK base</i>		<i>DMQ base</i>	
<i>APD</i>	<i>1,00</i>	<i>Valor promedio de espera aceptado: 1 minuto</i>	<i>6,37</i>	<i>Valor promedio de espera aceptado: 6,37 minutos</i>
<i>GID</i>	<i>5,00</i>	<i>Porcentaje aceptado de viajes con demoras mayores a 1 minuto: 5%</i>	<i>5,00</i>	<i>Porcentaje aceptado de viajes con demoras mayores a 6,37 minutos: 5%</i>

ORDENANZA METROPOLITANA No.

SSP	16,00	Porcentaje aceptado de horas diurnas con exceso de demanda: 2 horas	16,66	Porcentaje aceptado de horas diurnas con exceso de demanda: 2 horas
LDF	1,00	Se penaliza el porcentaje de viajes en los que el usuario desiste por altas demoras (1+%en tanto por 1)	1,00	Se penaliza el porcentaje de viajes en los que el usuario desiste por altas demoras (1+%en tanto por 1)
ISUD	80		531	
Índice de Demanda Insatisfecha Significativa	ISUD Límite UK = 80	Si ISUD ≤ 80 no requiere incremento de flota	ISUD Límite DMQ = 531	Si ISUD ≤ 531 no requiere incremento de flota
		Si ISUD ≥ 80 requiere incremento de flota		Si ISUD ≥ 531 requiere incremento de flota

Fuente: Metodología SUD.

Elaboración: Consultoría – Estudio de oferta y demanda de taxis DMQ
Secretaría de Movilidad

A continuación se presentan los resultados del cálculo de ISUD para el DMQ con el supuesto de operación sin informalidad.

Cálculo del indicador ISUD para el DMQ

ISUD para DMQ	
Parámetro	DMQ Solo formales
APD	11,43
GID	63,11
SSP	41,67
LDF	1,40
ISUD	42.142
Índice de Demanda Insatisfecha Significativa	Al ser el ISUD > 531 Existiría demanda Significativa Insatisfecha, por tanto es viable incrementar la flota

Fuente: Metodología SUD.

Elaboración: Consultoría – Estudio de oferta y demanda de taxis DMQ
Secretaría de Movilidad

ORDENANZA METROPOLITANA No.

El valor del ISUD para el DMQ, revela que los usuarios experimentarían esperas inadmisibles para acceder a un taxi en el supuesto en el que operen únicamente los vehículos formales actuales (ISUD DMQ > 531), lo cual indica que es necesario el incremento flota vehicular actualizada para corregir esta condición no deseable para los usuarios. Con el fin de determinar el número de nuevos permisos de operación viables a implementar para obtener tiempos de espera razonables para los usuarios, el modelo plantea una correlación entre la población y el número de permisos de operación, en función de los tiempos de espera. Dicha correlación se expresa a través de un modelo matemático SUDSIM, que predice el número de permisos de operación adicionales que permiten eliminar la demanda insatisfecha significativa.

SUDSIM representa una síntesis de un trabajo de simulación de cola que se utilizó previamente (1989 a 2002) para predecir el alivio de la demanda no satisfecha significativa y el factor ISUD descrito anteriormente (de ahí el término SUDSIM). El beneficio de este enfoque es que proporciona una relación directa entre la escala del factor ISUD y el número de nuevos permisos de operación requeridos.

En la siguiente tabla se pueden apreciar los valores de entrada y las salidas del modelo.

Cálculo de nuevas licencias para el DMQ con base en modelo ISUD

<i>Incremento De Flota</i>		
<i>Inputs</i>	<i>Población DMQ 2017</i>	2.606.220
	<i>Permisos de operación</i>	16.024
	<i>Número de habitantes por taxi</i>	163
	<i>ISUD (x)</i>	42.142
<i>Función del modelo</i>	<i>b0: Pendiente de la función del modelo predictivo</i>	-29.32
	<i>b1: Variación del % de incremento de permisos por cada unidad de variación en el coeficiente ISUD</i>	0,000975
	<i>b2 : Variación del % de incremento de permisos por cada variación en el logaritmo natural del número de habitantes por taxi en operación</i>	5.291
<i>Outputs</i>	<i>SUDSIM (y):</i>	0,387
	<i>% Incremento de permisos de operación</i>	54%
	<i>Nuevos permisos de operación viables a incrementar</i>	8.693

Fuente: Metodología SUD.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Elaboración: Consultoría – Estudio de oferta y demanda de taxis DMQ Secretaría de Movilidad

Conforme los resultados de estudio de oferta y demanda, para obtener un tiempo de espera y un nivel de servicio aceptable para los usuarios del DMQ, medidos a través del ISUD, se requieren 8.693 nuevos vehículos que deberán incluirse en la flota autorizada para el servicio de taxi en el DMQ, cuyo otorgamiento de títulos habilitantes deberá estar sujeto a las condiciones documentales y de calidad que definidos en la normativa nacional y metropolitana vigente.

- Respecto a la Operación del Servicio Formal

Del análisis de efectividad del cumplimiento de las disposiciones sobre la clasificación y operación del servicio de taxi en el DMQ, con sus clases y subclases incorporadas por la Ordenanza Metropolitana No. 0047 sancionada el 15 de abril del 2011, realizado a partir del levantamiento de información, se encontró lo siguiente:

- *Existe un amplio porcentaje de población, el 45%, que desconoce las disposiciones normativas en cuanto a la clasificación y declaran que no existe ninguna diferencia entre las modalidades de operación de taxi en el DMQ.*
 - *El 51 % de los conductores considera que la subclasificación no funciona, debido a que no se respetan las disposiciones, no evita la competencia en las zonas asignadas a cada cual y no es equitativa con todos los prestadores del servicio.*
 - *No existe diferenciación en términos de calidad, ni de tarifa entre los servicios convencionales y ejecutivos (a excepción de la vida útil y el tiempo de vigencia de su título habilitante).*
 - *Los servicios ejecutivos no limitan el abordaje de sus pasajeros a través de radioteléfono o aplicaciones dispuestas para ello como lo establece la norma. El 46% de los servicios son abordados en la calle.*
 - *Se identificaron los siguientes desincentivos en la clasificación de la norma, debido a que no se cuenta con tarifas diferenciales:*
 - *Convencionales rural y periférico: Asumir costos en vacío para volver hasta la zona asignada.*
 - *Ejecutivos: Asumir costos en vacío de volver al parqueadero y únicamente tomar servicios a través de radioteléfono y aplicaciones.*
 - *Todos: Operar en horas nocturnas.*
- Respecto a políticas de regulación

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Con los resultados del estudio, se considera necesario realizar una actualización para el DMQ incorporando estrategias para el mejoramiento de la calidad del servicio, la cobertura y el acceso, fomentar el uso de herramientas tecnológicas de los operadores, tales como los GPS para asegurar la cobertura, aplicaciones móviles que faciliten la asignación de un vehículo al usuario y le informe los costos por anticipado, y sistemas de pago con tarjeta para promover la seguridad personal de los usuarios, verificación de requisitos de idoneidad de los conductores, así como, propender a su capacitación y evaluación periódica.

Cumpliendo con el mandato y el plazo previsto en el artículo innumerado (21) de la Ordenanza Metropolitana No. 047, sancionada el 15 de abril del 2011, es deber del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito determinar la oferta y demanda actual del servicio de transporte comercial en taxi, por lo que se estima acoger la recomendación de la Secretaría de Movilidad en base a los resultados del estudio de oferta y demanda efectuados, para que, mediante Ordenanza Metropolitana se disponga reaperturar los trámites tendientes a la obtención de informes previos de constitución jurídica de nuevas operadoras de transporte en taxi, emisión de títulos habilitantes e incremento de cupo, según corresponda, que permita cubrir la demanda insatisfecha que corresponde a un total de ocho mil seiscientos noventa y tres (8693) unidades vehiculares que serán destinadas a la prestación del servicio de taxi en sus distintas clases y subclases.

La Administración Municipal ha reconocido además la necesidad de mejorar la actual situación, considerando, entre otros, que es necesario que el régimen administrativo que regula y permite el control de las unidades destinadas a la prestación del servicio en taxi del DMQ, se ajuste al marco nacional vigente, con el fin de garantizar la efectividad de la operación y el cumplimiento de las normativas asignadas a las distintas clases y subclases del servicio de taxi que opera en el DMQ, incluyendo indicadores de calidad que potencien su operación.

En ejercicio de las facultades que le atribuyen al Concejo Metropolitano el artículo 8, numeral 4, 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), se considera necesario actualizar íntegramente la normativa inherente al régimen administrativo aplicable para el servicio de taxi en el DMQ, a través de una Ordenanza Metropolitana sustitutiva de la Ordenanza Metropolitana No. 047, sancionada el 15 de abril del 2011, reformatoria a la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero del 2008, que establece el Régimen

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Administrativo para la prestación del servicio de taxi en el Distrito Metropolitano de Quito, cuyas disposiciones además deberán guardar armonía con las competencias que ejerce el Distrito Metropolitano de Quito conforme la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y demás normativa vigente en la materia.

①

PRIMER DEBATE

ORDENANZA METROPOLITANA No.

ORDENANZA No.

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Vistos los informes No. XX

Considerando:

Que, el artículo 264, numeral 6, de la Constitución de la República del Ecuador (la "Constitución") establece que es una competencia exclusiva de los gobiernos municipales: *"Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio cantonal"*;

Que, el artículo 394 de la Constitución de la República dispone que: *"El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias."*

Que, el artículo 7 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, establece que para el pleno ejercicio de sus competencias y de las facultades que de manera concurrente podrán asumir, se reconoce a los consejos metropolitanos, la capacidad para dictar normas de carácter general a través de ordenanzas, acuerdos y resoluciones, aplicables dentro de su circunscripción territorial; cuyo facultad se circunscribirá al ámbito territorial y a las competencias del nivel de gobierno, y observará lo previsto en la Constitución y la Ley;

Que, los literales b) y f) del artículo 55 (en concordancia con el artículo 85) del COOTAD establece que: *"Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: "b) Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón;" y, "f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal."*

Que, el literal q) del artículo 84 del Código Ibídem, señala que son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano, entre otras: *"q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio;"*

Que, el artículo 87 del COOTAD, en su literal a), determina como una de las atribuciones del Concejo Metropolitano el: *"a) Ejercer la facultad normativa en las materias de competencia"*

ORDENANZA METROPOLITANA No.

del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones;"

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, el artículo 16 de la LOTTTSV, determina que: *"La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del Sector; así como del control del tránsito en las vías de la red estatal-troncales nacionales, en coordinación con los GADS y tendrá su domicilio en el Distrito Metropolitano de Quito. (...)"*

Que, los numerales 2 y 10 del artículo 20 de la Ley ibídem señala que son funciones y atribuciones del Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: *"2. Establecer las regulaciones de carácter nacional en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, controlar y auditar en el ámbito de sus competencias su cumplimiento por parte de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, de acuerdo al Reglamento que se expida para la presente Ley; (...) 10. Aprobar las normas de homologación, regulación y control de los medios y sistemas de transporte terrestre y tránsito, en el ámbito nacional;"*

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) y c) del artículo 30.5 de la LOTTTSV establecen 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*

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Metropolitano o Municipal;" y, "c) Planificar, regular y controlar 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;"

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 taxis, el cual debe ser prestado únicamente por operadoras de transporte autorizadas. El inicio final del artículo ibídem señala: *"El servicio de taxis se prestará exclusivamente en el área del territorio ecuatoriano, establecido en el permiso de operación respectivo; y, fletado ocasionalmente a cualquier parte del país, estando prohibido establecer rutas y frecuencias."*

Que, el artículo 75 de la LOTTTSV indica que corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en el ejercicio de sus respectivas competencias, en el ámbito de su jurisdicción, otorgar, entre otros, los Permisos de Operación para la prestación de los servicios de transporte comercial para el ámbito intracantonal.

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: *"2. 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. 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 obligatoriamente 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: *"Convencionales: Consiste en el traslado de terceras personas mediante la petición del servicio de manera directa en las vías urbanas, en puntos específicos definidos dentro del mobiliario urbano (paradero de taxi), o mediante la petición a un centro de llamadas. Ejecutivos: Consiste en el traslado de terceras personas mediante la petición del servicio, exclusivamente, a través de un centro de llamadas, siendo el recorrido autorizado el solicitado por el cliente."*

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Que, el artículo 75 del Reglamento General de aplicación a la Ley ibídem señala que la vigencia de los títulos habilitantes de transporte terrestre será de diez (10) años renovables, exceptuando los títulos habilitantes de transporte terrestre emitidos en la modalidad de taxi con servicio ejecutivo, para los cuales la vigencia será de 5 años renovables; ambos de acuerdo con el procedimiento establecido.

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 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, mediante la Ordenanza Metropolitana No. 0247, sancionada el 11 de enero de 2008, se expidió la Ordenanza Metropolitana Sustitutiva de la Sección IV, Capítulo IX, Título II del Libro Primero, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que regula, entre otros ámbitos, la prestación del servicio de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito;

Que, la Ordenanza Metropolitana No. 0047 del Distrito Metropolitano de Quito, reformada mediante Ordenanza Metropolitana 339, sancionada el 8 de enero del 2013, estableció el régimen administrativo para la prestación del servicio de transporte comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito, cuyo artículo único fue incorporado en el Parágrafo XXII "Del Uso del Suelo por parte de los vehículos privados", de la Ordenanza Metropolitana No. 247;

Que, el artículo innumerado (21) de la Ordenanza Metropolitana No. 0047, respecto a la base para la determinación del número de vehículos destinados al Servicio de Taxi, prevé que: *"1. Le corresponde únicamente a la Autoridad Administrativa Otorgante determinar en un período no menor a cinco años el número de vehículos que podrían ser destinados al Servicio de Taxi en el Distrito Metropolitano de Quito, en cada una de las clases o subclases, en función de la necesidad y conveniencia del servicio público y, la necesidad de compatibilizar estas actuaciones con la seguridad de las personas, bienes y el ambiente. (...)"*

Que, mediante Ordenanza Metropolitana No. 056 sancionada el 27 de abril del 2015, el Concejo Metropolitano determinó 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.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Que, la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito llevó adelante estudio para la determinación de la oferta y demanda de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito, concluyendo en su parte pertinente que:

“Cumpliendo con el mandato y el plazo previsto en el artículo innumerado (21) de la Ordenanza Metropolitana No. 047, sancionada el 15 de abril del 2011, es deber del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito determinar la oferta y demanda actual del servicio de transporte comercial en taxi, por lo que la Secretaría de Movilidad recomienda, acoger los resultados del estudio de oferta y demanda efectuados, para que, mediante Ordenanza Metropolitana se disponga reaperturar los trámites tendientes a la obtención de informes previos de constitución jurídica de nuevas operadoras de transporte en taxi, emisión de títulos habilitantes e incremento de cupo, según corresponda, que permita cubrir la demanda insatisfecha que corresponde a un total de ocho mil seiscientos noventa y tres (8693) unidades vehiculares que serán destinadas a la prestación del servicio de taxi en sus distintas clases y subclases.

Adicionalmente, conforme el análisis de efectividad del servicio y en cuanto a políticas de regulación se refiere, se recomienda actualizar íntegramente la normativa inherente al régimen administrativo aplicable para el servicio de taxi en el DMQ, debiendo contemplar en la misma mecanismos de control efectivos que permitan mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social de las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio en esta modalidad, según las conclusiones del estudio anteriormente detalladas; cuyas disposiciones además deberán guardar armonía con las competencias que ejerce el Distrito Metropolitano de Quito conforme la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (...)”

Que, es deber del Municipio del Distrito Metropolitano determinar la oferta y demanda del servicio de transporte comercial en taxi dentro del Distrito Metropolitano de Quito; así como, actualizar la normativa inherente al régimen administrativo aplicable para dicha modalidad, que permita mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social de las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio en taxi; cuyas disposiciones deberán guardar armonía con las competencias que ejerce el Distrito Metropolitano de Quito conforme a la Ley.

En ejercicio de la atribución que le confieren los artículos 57, letra a), y 87, letra a), del

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, el artículo 8 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito

Expide:

La siguiente ORDENANZA METROPOLITANA SUSTITUTIVA DE LA ORDENANZA METROPOLITANA NO. 047, SANCIONADA EL 15 DE ABRIL DEL 2011, REFORMADA MEDIANTE ORDENANZA METROPOLITANA 0339 SANCIONADA EL 08 DE ENERO DEL 2013, REFORMATORIAS A LA ORDENANZA METROPOLITANA NO. 247, SANCIONADA EL 11 DE ENERO DEL 2008, QUE ESTABLECE EL RÉGIMEN ADMINISTRATIVO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TAXI EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.

Art. único.- Incorpórese después del Parágrafo XXII "Del Uso del Suelo por parte de los vehículos privados", de la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, un título innumerado con el texto siguiente:

Título I

Del Servicio de Taxi en el Distrito Metropolitano de Quito

Capítulo I

Normas generales

Art. ... (1).- Objeto: La presente Ordenanza tiene por objeto establecer las normas de planificación, regulación y control en la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi dentro del Distrito Metropolitano de Quito, conforme las disposiciones contempladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), su Reglamento General de aplicación, las ordenanzas metropolitanas aplicables en materia de transporte terrestre, tránsito, seguridad vial, tarifas, tasas, patentes y demás que sean de cumplimiento obligatorio.

Art. ... (2).- Ámbito: Se sujetarán a las disposiciones de la presente Ordenanza las Operadoras legalmente constituidas y autorizadas a la prestación del servicio, con sus Conductores o Conductoras, para la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi, convencional y ejecutivo, dentro del Distrito Metropolitano de Quito, los usuarios del servicio, así como los proveedores de taxímetros, sistemas de control y aplicativos móviles; y, Autoridades metropolitanas en el ámbito de sus competencias.

Capítulo II

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Competencias

Art. ...(3).- Competencia regulatoria.-

1. Le corresponde al Concejo Metropolitano de Quito, establecer, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente, mediante Ordenanza, las clases o subclases de Servicio de Taxi y, en general, el marco regulatorio en el que se presta el Servicio de Taxi, sin perjuicio de las competencias del Gobierno Central en la materia; así como, conocer y aprobar los estudios de oferta y demanda;
2. La expedición de normas de carácter técnico, planificación y regulación del servicio de transporte comercial en taxi dentro del Distrito Metropolitano de Quito son de competencia de la Secretaría encargada de la Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, o quien haga sus veces; y,
3. La ejecución de las normas de carácter técnico, planificación, regulación y de control, el otorgamiento de los títulos habilitantes para la prestación del servicio de transporte comercial en taxi y las respectivas habilitaciones operacionales, así como la facultad sancionatoria administrativa, es de competencia de la Agencia Metropolitana de Tránsito del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Para el ejercicio efectivo de las competencias aquí señaladas, es obligación el mantener la debida coordinación con las dependencias municipales responsables del control de actividades comerciales dentro del Distrito Metropolitano de Quito, que permita el cumplimiento de las normas del ordenamiento jurídico nacional y local vigente.

Capítulo III

De la naturaleza y clasificación del Servicio de Taxi

Art. ...(4).- Servicio de Taxi.- El servicio de transporte comercial en taxi dentro del Distrito Metropolitano de Quito, es el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte masivo o colectivo, en vehículos de color amarillo denominados taxi, organizados en operadoras legalmente constituidas y autorizados mediante un permiso de operación otorgado por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces, conducidos por personas autorizadas conforme al ordenamiento jurídico (el "Conductor o Conductora"), en el ámbito territorial y condiciones previstos en este Capítulo para cada clase y subclase.

Art. ...(5).- Clasificación.- El Servicio de Taxi se clasifica en convencional y ejecutivo.

Q

ORDENANZA METROPOLITANA No.

1. El Servicio de Taxi Convencional es el servicio de transporte terrestre comercial que se presta al Usuario en las zonas urbanas del Distrito Metropolitano de Quito, cuando el vehículo es abordado en la vía pública, en una estación previamente autorizada, o, en general, sin que medie requerimiento por parte del Usuario a un centro de operaciones, sin perjuicio de que el mismo sea solicitado a través de un aplicativo móvil para el despacho de flota debidamente autorizado.

El Servicio de Taxi Convencional podrá prestarse, en función del ámbito territorial, en las siguientes subclases:

- a) Servicio de Taxi Convencional en Parroquias Urbanas u Ordinario: Es aquel que se presta dentro de todo el ámbito territorial del Distrito Metropolitano de Quito, sin restricción territorial; y,
 - b) Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales: Es aquel que se presta exclusivamente al interior de la zona urbana de una parroquia rural o entre zonas urbanas de parroquias rurales vecinas. Eventualmente, las y los Conductores podrán trasladar Usuarios desde el ámbito territorial autorizado en el correspondiente Permiso de Operación hacia otras zonas urbanas del Distrito Metropolitano de Quito, pero en ningún caso podrán recoger Usuarios en estos destinos eventuales.
 - c) Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas Periféricas: Es aquel que se presta en un sector determinado en el Permiso de Operación, dentro de las zonas urbanas del Distrito Metropolitano de Quito calificadas por la Secretaría responsable de la Movilidad, o quien haga sus veces, como periféricas. Bajo ningún concepto, estos vehículos podrán circular para la prestación del Servicio de Taxi fuera del sector determinado en el Permiso de Operación.
2. El Servicio de Taxi Ejecutivo es el 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 o aplicativo móvil para el despacho de flota, debidamente autorizado, de conformidad a las disposiciones legales vigentes.

Capítulo IV De la prestación del servicio

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Art. ...(6).- Dimensionamiento del parque automotor de taxis.- La flota vehicular necesaria para atender la demanda del servicio de transporte terrestre comercial en taxi, convencional y ejecutivo, dentro del Distrito Metropolitano de Quito, será determinado por la Secretaría responsable de la Movilidad o quien haga sus veces, sobre la base de los correspondientes estudios de oferta y demanda efectuados para cada una de la clases y subclases, en la zona urbana de la ciudad y en cada una de las parroquias rurales del Distrito.

El número máximo de vehículos destinados al servicio de taxi se determinará con base en las variables número de taxis-número de habitantes, cobertura del servicio de transporte público, características de las actividades socioeconómicas generales y particulares de zonas específicas, y cualquier otra que técnicamente se requiera.

Los estudios para el dimensionamiento del parque automotor de taxis serán actualizados cada quince (15) años y sus resultados serán puestos en conocimiento del Concejo Metropolitano para su aprobación y posterior ejecución, de ser el caso, por parte de las Autoridades metropolitanas en el ámbito de sus competencias.

Una vez determinado el número de vehículos requeridos para el servicio de taxi, la Secretaría responsable de la Movilidad, o quien haga sus veces, determinará los plazos y condiciones generales, encargando a la Agencia Metropolitana de Tránsito la ejecución de los resultados mediante los procedimientos previstos para la constitución jurídica de nuevas operadoras, otorgamiento de los respectivos permisos de operación y/o incremento de cupo a las Operadoras debidamente autorizadas a la prestación del servicio, según corresponda, precautelando las adecuadas condiciones de movilidad y seguridad vial.

Capítulo V De las Operadoras

Art. ...(7).- Definición.- Son Operadoras de transporte terrestre comercial en taxi, las personas jurídicas de derecho privado que, constituidas como compañías o cooperativas autorizadas a prestar el servicio de taxi dentro del Distrito Metropolitano de Quito, hayan obtenido el correspondiente Permiso de Operación ante la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces.

Art. ...(8).- De la naturaleza jurídica.- Las Operadoras de transporte comercial en taxi, organizadas a través de Compañías y Cooperativas, según corresponda, se sujetarán a la Ley de Economía Popular y Solidaria y a la Ley de Compañías, en lo que se refiere a su organización jurídica; y a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento General de aplicación y las disposiciones de la presente ordenanza, en

ORDENANZA METROPOLITANA No.

lo que compete a su operación, regulación y control en la prestación del servicio de transporte terrestre; sin perjuicio de las demás normas que respecto al ejercicio de su actividad comercial deben cumplir dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

Las operadoras de transporte comercial en taxi tendrán objeto social exclusivo para el que fue creado, de conformidad a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y no podrán prestar otro tipo de servicio distinto al que fue autorizado por parte del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Capítulo VI De La Constitución Jurídica

Art. ...(9).- Objeto social exclusivo.- De conformidad con lo que ordena la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para la constitución jurídica de compañías o cooperativas de taxis, el objeto social será exclusivo para la prestación del servicio de transporte en taxi, tanto para el servicio convencional como para el servicio ejecutivo, en sus respectivas subclases.

Art. ...(10).- Informe previo de constitución jurídica.- De conformidad a lo dispuesto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, las entidades del sector público responsables de los procesos de constitución de personas jurídicas, no podrán otorgar la personería jurídica a las operadoras de transporte terrestre comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito, sin contar con el informe previo de constitución jurídica emitido por la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces.

Art. ...(11).- Requisitos y condiciones: Los interesados para la constitución jurídica de una operadora de transporte terrestre comercial en taxi, deberán solicitar el informe y autorización previa a la Agencia Metropolitana de Tránsito, acreditando el cumplimiento de los requisitos generales previstos para este propósito en el ordenamiento jurídico vigente en materia de transporte terrestre.

La Agencia Metropolitana de Tránsito, a través de sus áreas administrativas competentes, verificará la disponibilidad dentro del estudio de oferta y demanda aprobado y determinará, con sustento en el respectivo informe técnico y jurídico, la factibilidad para la constitución de una operadora de transporte terrestre comercial en taxi, que haya cumplido con las condiciones y requisitos exigidos para la obtención del informe previo de constitución jurídica, en el que se hará constar al menos, el nombre de la compañía o cooperativa a ser constituida, según la clase, el ámbito de operación según los límites territoriales establecidos (subclases), el detalle de socios o accionistas, el objeto social

1

ORDENANZA METROPOLITANA No.

exclusivo que deberá constar en el estatuto y la alusión expresa de que el Informe no constituye título habilitante para la prestación del servicio.

El informe de factibilidad será comunicado a los interesados a través de una Resolución de Informe Previo de Constitución Jurídica y tendrá una vigencia de ciento veinte (120) días contados a partir de la fecha de emisión de la misma.

El interesado tendrá un plazo de ciento veinte (120) días, contados a partir de la notificación de la Resolución de Informe Previo de Constitución Jurídica, para concluir con el trámite de constitución jurídica ante las entidades competentes, presentarlo ante la Agencia Metropolitana de Tránsito, o quien haga sus veces, y, solicitar el título habilitante respectivo, caso contrario se dará por extinguido el efecto jurídico contenido en la misma.

Capítulo VII

Del Permiso De Operación y Habilitaciones Operacionales

Art. ...(12).- Permiso de Operación.- Para la prestación del servicio de transporte en taxi, convencional o ejecutivo, dentro del Distrito Metropolitano de Quito, las Compañías y Cooperativas constituidas, según sea el caso, deberán obtener previamente el permiso de operación ante la Agencia Metropolitana de Tránsito, bajo el cumplimiento de los requisitos y condiciones previamente establecidos.

Art. ...(13).- Requisitos y condiciones: La o el representante legal de la Compañía o Cooperativa constituidas, según sea el caso, deberán solicitar el correspondiente permiso de operación agregando a su petición los requisitos documentales previstos en el ordenamiento jurídico vigente.

Sin perjuicio de los requisitos para la obtención del permiso de operación de taxi en el Distrito Metropolitano de Quito, las Compañías y Cooperativas, respectivamente, deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Encontrarse al día con las obligaciones para con el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.
2. Pago de la patente municipal.
3. Licencia única de actividades económicas - LUAE.

La solicitud deberá presentarse ante la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces, entidad que verificará la disponibilidad dentro del estudio de oferta y demanda previamente aprobado; debiendo determinar, con sustento en el respectivo informe

0

ORDENANZA METROPOLITANA No.

técnico, la factibilidad de extender el Permiso de Operación a la Persona Jurídica solicitante.

Ninguna Operadora podrá prestar el servicio de taxi con vehículos cuyo titular no se encuentre habilitado en el respectivo Permiso de Operación otorgado por la Agencia Metropolitana de Tránsito.

Toda modificación solicitada por la o el representante legal de una Operadora a su Permiso de Operación deberá ser autorizada previamente por la Agencia Metropolitana de Tránsito, bajo el cumplimiento de los requisitos y condiciones previstas en el ordenamiento jurídico vigente.

El Permiso de Operación de transporte terrestre comercial en taxi convencional, urbano, rural y periférico, tendrá una vigencia de diez (10) años renovables, de acuerdo con el procedimiento establecido en la normativa aplicable vigente. El Permiso de Operación de transporte terrestre comercial en taxi ejecutivo, será de cinco (5) años renovables, de acuerdo con el procedimiento establecido en la normativa aplicable vigente. Para la renovación del título habilitante, la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces verificará el cumplimiento de requisitos de idoneidad del socio o accionista de la Operadora, en calidad de beneficiario de la respectiva habilitación operacional, así como de los conductores designados para la prestación del servicio en vía, conforme los lineamientos emanados desde la Secretaría responsable de la Movilidad o quien haga sus veces.

Art. ...(14).- De las habilitaciones operacionales.- Las habilitaciones operacionales son documentos de identificación y control municipal, otorgadas de forma individual a los vehículos habilitados dentro del respectivo Permiso de Operación de las Operadoras de Transporte comercial en taxi del DMQ, cuyo registro le corresponde mantener a la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces, en calidad de Autoridad otorgante.

Las habilitaciones operacionales previstas en este Título se otorgan nominalmente y no son disponibles o negociables por su titular, por encontrarse fuera del comercio; por lo tanto, no podrán ser objeto de medidas cautelares o de apremio, arrendamiento, cesión o, bajo cualquier figura, transferencia o traspaso de su explotación o uso. De verificarse tales hechos, la habilitación operacional será devuelta a la Agencia Metropolitana de Tránsito en su calidad de titular de la misma.

Las habilitaciones operacionales como parte del Permiso de Operación otorgado a favor de la Operadora, tendrán una vigencia igual al título habilitante emitido.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Art. ...(15).- Cambio de socio o unidad- Durante la vigencia del Permiso de Operación la Operadora podrá solicitar a la Agencia Metropolitana de Tránsito, o quien haga sus veces, el cambio de socio y/o unidad sobre la o las habilitaciones operacionales otorgadas en el título habilitante, bajo el cumplimiento de los requisitos previstos en el ordenamiento jurídico vigente.

No procederá el cambio de beneficiario de una habilitación operacional (socio o accionista), antes de los cinco (5) años contados a partir de la emisión del Permiso de Operación a favor de la Operadora o a partir de su ingreso como beneficiario de la misma. En caso de desvinculación del socio o accionista de la habilitación operacional otorgada a la Operadora, la misma será devuelta a la Agencia Metropolitana de Tránsito en su calidad de titular, previo el proceso administrativo de sanción por terminación correspondiente, salvo muerte o enfermedad catastrófica del beneficiario de la habilitación (socio o accionista) debidamente comprobada.

Art.- ...(16).- Permiso de operación producto de fusión o escisión.- De forma previa a la escisión o fusión de una compañía o cooperativa de transporte terrestre comercial en taxi del DMQ, los interesados, bajo el cumplimiento de los requisitos previstos en la Ley para este tipo de actos jurídicos, presentará ante la Agencia Metropolitana de Tránsito, la solicitud conjuntamente con el proyecto de minuta de escisión o fusión de la persona jurídica, en cuyo texto, deberá constar la manifestación expresa respecto a la condición de los socios o accionistas titulares de los vehículos habilitados para la prestación del servicio en el Permiso de Operación correspondiente, a la cual se deberá acompañar el Acta de Junta General y demás documentos habilitantes que legitimen de conformidad a la Ley la decisión adoptada,

La Agencia Metropolitana de Tránsito, una vez verificado los requisitos y condiciones de Ley, con el informe técnico y jurídico de respaldo, emitirá la resolución con la factibilidad previa de fusionar o escindir la Operadora en cuestión, documento habilitante para perfeccionar dicho acto ante los organismos de control competentes.

Una vez efectuado los trámites administrativos ante los organismos competentes, y, aprobada que haya sido la fusión o escisión de la Compañía o Cooperativa, la o el representante legal de la Operadora deberá solicitar ante la Agencia Metropolitana de Tránsito el correspondiente Permiso de Operación bajo los requisitos y procedimientos previstos en la presente Ordenanza.

La fusión o escisión de una Operadora no constituye la creación de nuevos servicios de transporte, por lo tanto, la em



ORDENANZA METROPOLITANA No.

isión del permiso o permisos de operación a regir después de dichos actos jurídicos se limitará al número de vehículos habilitados originalmente en la o las Operadoras requirentes.

Capítulo VIII De los vehículos y sistemas

Art. ...(17).- Características y Condiciones de los Vehículos destinados al Servicio de Taxi.- Los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi deberán sujetarse a las características y condiciones previstas en el ordenamiento jurídico vigente y a las normas técnicas aplicables a nivel nacional para este tipo de servicio. Sin perjuicio de aquello, los vehículos de la modalidad taxi en el Distrito Metropolitano de Quito se sujetarán a la Regla Técnica que defina los signos y franjas distintivas para la prestación del servicio, en razón de la clase y/o subclase de servicio, emitida por la Secretaría responsable de la movilidad, o quien haga sus veces.

Las Operadoras de transporte en taxi que durante los procesos de renovación o cambio de unidad soliciten la habilitación de vehículos con energías limpias dentro de su flota autorizada, podrán requerir a la Agencia Metropolitana de Tránsito atención prioritaria en la ubicación de parqueaderos, estacionamientos o zonas de circulación de alta demanda, según su clase de servicio. Para el efecto, la Secretaría responsable de la Movilidad o quien haga sus veces determinará las condiciones y lineamientos técnicos aplicables a esta disposición.

Art. ...(18).- Centro de llamadas, sistema de despacho de flotas y aplicativos móviles.- Las operadoras de transporte comercial ejecutivo, para la prestación del servicio de transporte para el que fueron autorizadas, deberán contar con un centro de llamadas y sistema de despacho de flota debidamente homologado, calificado y autorizado por la Agencia Nacional de Tránsito en el ejercicio de sus competencias. La Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces, por su parte, verificará el cumplimiento de esta condición y empleará los mecanismos de control que sean necesarios para su efectivo cumplimiento.

Sin perjuicio de su clase de servicio, las operadoras de transporte terrestre comercial en taxi, convencional y ejecutivo, del Distrito Metropolitano de Quito, únicamente podrán contar con un sistema de control y gestión de flotas, sea a través de aplicativos móviles, autorizados y debidamente homologados por la entidad de regulación y control nacional.

Q

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Art. ...(19).- Proveedores de taxímetros, equipos de control y aplicativos móviles.- Los proveedores y comercializadores de taxímetros y sistemas de despacho de flota de taxis, así como los desarrolladores de aplicativos móviles para el despacho de flotas de taxis a través del posicionamiento global GPS y telecomunicaciones, previamente a la comercialización de sus equipos y/o servicios, deberán obtener obligatoriamente el certificado de homologación, validación y/o calificación por parte de la Agencia Nacional de Tránsito, de conformidad a la Ley y normas técnicas y de medición que le son aplicables, previo a su instalación en las unidades vehiculares autorizadas a la prestación del servicio de transporte comercial en taxi, convencional y ejecutivo, certificado que será obligatorio para el ejercicio de sus actividades comerciales dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

Sus bienes y servicios deberán ser provistos únicamente a las unidades vehiculares autorizadas a la prestación del servicio en taxi. Su incumplimiento conlleva las sanciones previstas en el ordenamiento metropolitano vigente, para el efecto, la Agencia Metropolitana de Tránsito conjuntamente con la Agencia Metropolitana de Control, o quienes hagan sus veces, coordinarán operativos que permitan velar por el fiel cumplimiento de lo aquí dispuesto.

Capítulo IX De las Tarifas

Art. ...(20).- Determinación.- La prestación del Servicio de Taxi estará sujeta al precio privado en la tarifa vigente determinada por el Concejo Metropolitano del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, que obligará por igual tanto a las y los usuarios como a las Operadoras y sus Conductores o Conductoras.

Art. ...(21).- Publicidad.- Será de obligatorio cumplimiento por parte de las y los Conductores, la colocación del cuadro de tarifas vigentes en el interior del vehículo, en un lugar totalmente visible para la o el Usuario.

Art. ...(22).- Cobro 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 debidamente homologado, que permita la exacta aplicación de los valores debidamente fijados.

Q

ORDENANZA METROPOLITANA No.

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, los 365 días del año y las 24 horas del día. El equipo deberá contar de tecnología homologada y certificada por parte de la Agencia Nacional de Tránsito, y deberá estar 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.

El no uso del taxímetro durante la prestación del servicio será causal de revocatoria de la habilitación operacional correspondiente, previo el proceso administrativo de sanción previsto en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

Capítulo X De la calidad de servicio

Art. ...(23).- Del fortalecimiento de la calidad: Sin perjuicio de las previstas en el ordenamiento jurídico nacional y local vigente, 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, estarán obligados a observar las siguientes disposiciones,:

- a) Garantizar la prestación del servicio las 24 horas del día y 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. La Agencia Metropolitana de Tránsito implementará los mecanismos de evaluación y verificación idoneidad de los conductores de taxi del DMQ.
- d) Respeto a las tarifas establecidas en los horarios definidos, a través del uso obligatorio del taxímetro.
- 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;



ORDENANZA METROPOLITANA No.

- 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, así como contar con al menos un estacionamiento fuera de la vía, propio o contratado para los vehículos destinados a prestar el Servicio de Taxi Ejecutivo.
- 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 periódicamente 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.
- i) Cumplir y hacer cumplir a sus socios o accionistas y Conductores, las normas que sobre la prestación del Servicio de Taxi se encuentran vigentes en el Distrito Metropolitano de Quito, así como las condiciones y requisitos que sirvieron de base para el otorgamiento del respectivo Permiso de Operación y las respectivas Habilitaciones Operacionales.
- j) Cumplir con sus obligaciones y deberes tributarios y aquellos derivados de su calidad de empleador, de conformidad con el ordenamiento jurídico.
- k) Contar con un sistema de control y gestión de flotas, y de ser el caso, con aplicativos móviles, debidamente homologados, calificados y autorizados de conformidad a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- l) Contar con los seguros y pólizas vigentes, necesarias para cubrir la responsabilidad civil frente a terceros derivada de la prestación del Servicio de Taxi. La Agencia Metropolitana de Tránsito verificará periódicamente la vigencia de las respectivas pólizas.
- m) Contar con al menos un establecimiento de atención al Usuario.
- n) Garantizar la inclusión de las mujeres en calidad de socias o accionistas, y en su caso, Conductoras, en un porcentaje no menor al 10% de la nómina respectiva.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

- o)
- p) Las Operadoras y los titulares de los vehículos destinados al Servicio de Taxi estarán además sujetos al mecanismo alternativo de resolución de controversias con las y los Usuarios que en materia de servicios públicos el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito hubiera promovido o establecido.
- q) Las Operadoras y los titulares de los vehículos destinados al Servicio de Taxi estarán sujetos a los mecanismos de racionalización o restricción vehicular que se establezcan de conformidad con el ordenamiento jurídico metropolitano.
- r) Las demás que determine la Autoridad competente.

El incumplimiento de uno de los parámetros de calidad aquí dispuestos, será causal de revocatoria de la habilitación operacional respectiva, previo el proceso administrativo sancionador previsto en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

Art. ...(24).- Tasas por servicio.- Los valores por las tasas que por concepto del servicio de transporte deberán cancelar en el ejercicio de la actividad las Operadoras de transporte terrestre comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito, serán fijadas por las entidades metropolitanas competentes en materia de tributos y por el órgano de regulación y control en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial a nivel nacional, según sus atribuciones.

Capítulo XI De las y los Conductores

Art. ...(25).- Definición.- Se entiende por Conductor o Conductora toda persona mayor de edad, que reuniendo los requisitos prescritos en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, está calificado para manejar un vehículo a motor en la vía pública para la prestación del servicio de taxi.

Art. ...(26).- Obligaciones generales del Conductor o Conductora.- Sin perjuicio de las obligaciones previstas en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, son obligaciones generales de las y los Conductores que circulen en el Distrito Metropolitano de Quito:

ORDENANZA METROPOLITANA No.

- a) Ajustar su conducta al ordenamiento jurídico que regula el ejercicio de la actividad que tiene encomendada, en tal virtud y de manera especial, deberá conducir dentro de los límites de velocidad autorizados, no hablar por teléfono en ningún momento durante el trayecto, emplear para sí mismo y requerir a las y los Usuarios el uso del cinturón de seguridad y, en general, observar las normas jurídicas y técnicas en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.
- b) Observar con las y los Usuarios un comportamiento correcto y cortés, en todo momento.
- c) Portar obligatoriamente los siguientes documentos vigentes respecto de sí mismo o del vehículo que conduce, según corresponda:
 - a. Licencia de Conducir profesional, vigente.
 - b. Documento de Matriculación Vehicular, con el pago del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) vigente.
 - c. Permiso de Operación, ejemplar para ser portado en vehículos.
 - d. Certificado de aprobación de la revisión técnica vehicular otorgada por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.
- d) Cuidar su indumentaria, su aseo personal y el del vehículo.
- e) Cuidar, en todo momento, el cumplimiento de las características y condiciones del vehículo conforme las características y condiciones previstas en el ordenamiento jurídico.
- f) Respetar en todo momento los derechos de las y los Usuarios y, en lo que le corresponda, facilitar el cumplimiento de sus obligaciones.
- g) Aprobar las evaluaciones periódicas que lleve a cabo la Agencia Metropolitana de Tránsito para verificar la idoneidad de los conductores de los vehículos autorizados a la prestación del servicio.

El incumplimiento de una de las obligaciones aquí dispuestas será causal de revocatoria de la habilitación operacional respectiva, previo el proceso administrativo sancionador previsto en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

Capítulo XII

De los derechos de las y los Usuarios



ORDENANZA METROPOLITANA No.

Art. ...(27).- Derechos relacionados con el Servicio de Taxi.- Son derechos de las y los Usuarios relacionados con el servicio de taxi, además de los previstos en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano:

1. Recibir un trato digno y respetuoso de parte de la Conductora o Conductor y del personal administrativo de la Operadora, y, en su caso, del Centro de Operaciones.
2. Pagar exclusivamente la tarifa que marque el taxímetro y recibir el comprobante de venta o su sustituto válido.
3. Denunciar cualquier infracción al ordenamiento jurídico que rige el Servicio de Taxi al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito o a la Operadora, y obtener oportuna respuesta sobre las medidas adoptadas.
4. Las y los Conductores que fueren requeridos por un Usuario o Usuaría para prestar servicio estando libre el vehículo no podrán negarse a ello sin causa justificada. Se considerarán causas justificadas, entre otras, las siguientes:
 - a) Ser requerido para transportar un número de Usuarías o Usuarios superior al de las plazas autorizadas para el vehículo según la clasificación del servicio.
 - b) Cuando cualquiera de los pasajeros se halle en estado de manifiesta embriaguez, o intoxicación por estupefacientes, excepto en los casos de peligro grave o inminente para su vida o integridad física.
 - c) Cuando sea requerido para prestar el servicio por vías intransitables que ofrezcan peligro para la seguridad o integridad tanto de los ocupantes y de la Conductora o Conductor como del vehículo.
 - d) Cuando en razón de la clase o subclase del Servicio de Taxi, no se cuente con la autorización para recoger a la Usuaría o Usuario en la vía pública.
5. En caso de accidente o avería del vehículo, así como cuando el vehículo fuera detenido por un agente autorizado, la o el Conductor detendrá el taxímetro. Si no se consumase el servicio, la o el usuario sólo estará obligado u obligada a pagar lo que el taxímetro marque.
6. Si la Conductora o el Conductor olvidara poner en funcionamiento el taxímetro, será de su cuenta lo devengado hasta el momento de advertir su omisión, cualquiera que fuera el recorrido efectuado.



ORDENANZA METROPOLITANA No.

7. Contar con canales de comunicación directa con las Autoridades metropolitanas, que le permitan obtener atención oportuna de las quejas y denuncias interpuestas por la calidad de servicio ofertada.

Capítulo XIV Régimen sancionatorio

Art. ...(28).- De la suspensión, revocatoria y terminación de los títulos habilitantes.- La suspensión revocatoria, imposición de multa o declaratoria de terminación del Permiso de Operación o habilitaciones operacionales, como medidas de sanción administrativa, se sujetará a las causales previstas en la Ley Orgánica de transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y las Ordenanzas Metropolitanas vigentes, facultad sancionatoria que estará a cargo de la Agencia Metropolitana de Tránsito, bajo el procedimiento sancionador previsto en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD); esto sin perjuicio de las acciones que por cometimiento de infracciones de tránsito las autoridades judiciales sustancian al amparo del Código Orgánico Integral Penal (COIP).

Para efectos de la aplicación del Régimen Administrativo sancionador, cualquier persona natural o jurídica podrá presentar la denuncia sobre el cometimiento de una infracción que de origen al correspondiente procedimiento administrativo.

Art. ...(29). - Régimen de competencias.- Le corresponde a la Agencia Metropolitana de Transporte Terrestre, Tránsito y Control Vial del Distrito Metropolitano de Quito, las competencias y funciones de control, o quien haga sus veces, así como la potestad administrativa sancionatoria.

DISPOSICIONES GENERALES

Primera: Para efectos de aplicación de lo dispuesto en el artículo innumerado (15) de la presente Ordenanza, la Agencia Metropolitana de Tránsito verificará la fecha de ingreso de los socios y/o accionistas de las Operadoras, como beneficiarios de una habilitación operacional y/o fecha de emisión del Permiso de Operación correspondiente, siendo obligatoria su sujeción únicamente por parte de las Operadoras constituidas y por quienes ingresaron en calidad de beneficiarios, con fecha posterior a la sanción de la presente Ordenanza Metropolitana.

0

ORDENANZA METROPOLITANA No.

La presente disposición es de cumplimiento obligatorio además para los beneficiarios de las habilitaciones operacionales otorgadas en el marco del Proceso de Regularización de Taxis del Distrito Metropolitano de Quito del 2011.

Segunda: Sin perjuicio de las disposiciones contenidas en la presente Ordenanza, las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio de taxi del DMQ, darán cumplimiento estricto a los mecanismos para fortalecer la calidad y a la tarifa que por prestación del servicio se encuentra vigente, conforme la Ordenanza Metropolitana No. 056 sancionada el 27 de abril del 2015.

Tercera: En todo lo no previsto en la presente Ordenanza Metropolitana, se observarán las disposiciones que en materia de transporte terrestre comercial en taxi, convencional y ejecutivo, se encuentren contenidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, tránsito y Seguridad Vial, Reglamento general de aplicación y ordenanzas metropolitanas aplicables.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Primera: En el plazo de noventa (90) días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, la Secretaría de Movilidad conjuntamente con la Agencia Metropolitana de Tránsito, pondrá a disposición de la ciudadanía las herramientas tecnológicas que sean necesarias para mantener canales de comunicación directa entre la Autoridad y los usuarios del servicio. La Agencia Metropolitana de Tránsito a través de sus unidades administrativas, dará atención prioritaria a los requerimientos, quejas y/o denuncias que respecto a la calidad de servicio en taxi sean presentadas a través de los mismos.

El número de requerimientos, quejas y/o denuncias atendidas por estos canales será publicado periódicamente para conocimiento de la ciudadanía en general.

Segunda: En el plazo del noventa (90) días, contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, la Secretaría de Movilidad y la Agencia Metropolitana de Tránsito, en coordinación con la Secretaría de Comunicación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, impulsará un plan comunicacional de difusión de la presente Ordenanza Metropolitana, por el cual se informará a la ciudadanía las condiciones de calidad que deben ser exigidas durante la prestación del servicio, los canales de comunicación para la presentación de denuncias, así como los mecanismos de control a los cuales están sujetas las Operadoras autorizadas.

Tercera: Acoger la recomendación constante en los Informes Técnicos de fechas 09 y 10 de junio del 2017, emitidos por la Secretaría de Movilidad, con base en los resultados del

ORDENANZA METROPOLITANA No.

estudio de oferta y demanda del servicio de transporte terrestre comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito, con la finalidad de que durante el plazo de ciento ochenta (180) días, contados a partir de la sanción de la presente ordenanza metropolitana, se reaperturen los trámites tendientes a la obtención de informes previos de constitución jurídica de nuevas operadoras de transporte en taxi, emisión de títulos habilitantes e incremento de cupo, según corresponda, que permita cubrir la demanda insatisfecha que corresponde a un total de ocho mil seiscientos noventa y tres (8693) unidades vehiculares que serán destinadas a la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi del DMQ.

Para la debida distribución de la oferta del servicio aquí determinada, la Agencia Metropolitana de Tránsito, en el ejercicio de sus competencias, atenderá las solicitudes para obtención de informes previos de constitución jurídica de nuevas operadoras de transporte en taxi, emisión de títulos habilitantes y/o incrementos de cupo, según sea el caso, a favor de las personas naturales que hayan venido prestando el servicio de transporte comercial sin un título habilitante otorgado y que consten en la línea base producto del levantamiento de información presentado por la Secretaría de Movilidad y que justifiquen documentadamente cualquiera de las condiciones detalladas en los numerales subsiguientes, bajo el siguiente orden de prelación:

1. Personas naturales que hayan venido prestando el servicio de transporte comercial sin un título habilitante otorgado antes del 31 de diciembre del 2014 y que justifiquen con un documento emitido por autoridad pública tal condición.
2. Personas naturales que justifiquen documentadamente que pertenecen, en calidad de socio o accionista, a una persona jurídica que se encuentre prestando el servicio de transporte terrestre comercial en taxi antes del 31 de diciembre del 2014.
3. Personas naturales que justifiquen documentadamente que solicitaron oficialmente ante la Secretaría de Movilidad o Agencia Metropolitana de Tránsito la conformación de una Operadora de transporte o la emisión de un título habilitante para la prestación del servicio de taxi, antes del 31 de diciembre del 2014.
4. Personas naturales que justifiquen documentadamente que formaron parte del proceso de regularización de taxis del DMQ en el año 2011.
5. Personas naturales que justifiquen documentadamente la compra de un sistema de despacho de flota o compra de taxímetros antes del 31 de diciembre del 2014, en el que se pueda constar la identificación de la persona y del vehículo a ser instalado.

Sólo podrá aplicar una persona natural por cada vehículo a ser destinado al servicio de transporte terrestre comercial en Taxi del DMQ.



ORDENANZA METROPOLITANA No.

En caso de existir remanente de la oferta establecida, la Secretaría de Movilidad, mediante resolución administrativa, dispondrá la distribución de la flota remanente bajo los lineamientos técnicos que garanticen el equilibrio en la oferta de taxis dentro del Distrito.

Cuarta: Dentro del plazo máximo de quince (15) días, contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, la Secretaría de Movilidad, mediante Resolución debidamente motivada, establecerá los plazos y cronogramas para la ejecución del estudio de oferta y demanda aquí aprobado, observando para el efecto los requisitos previstos en el Manual para la Obtención de Títulos Habilitantes de Transporte vigente, para los procesos de constitución jurídica, emisión de permisos de operación e incremento de cupos, según corresponda, y las condiciones dispuestas en la presente ordenanza.

DISPOSICIONES DEROGATORIAS

Primera.- Deróguese y déjese sin efecto el contenido íntegro de la Ordenanza Metropolitana No. 0047 del Distrito Metropolitano de Quito, sancionada el 15 de abril del 2011 y su reforma contenida en la Ordenanza Metropolitana No. 339 sancionada el 08 de enero del 2013, por las cuales se reformó la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero del 2008.

Segunda.- Deróguese toda norma de igual o inferior jerarquía que se oponga a las disposiciones de la presente Ordenanza.

DISPOSICIÓN FINAL

Esta Ordenanza entrará en vigencia a partir de su sanción.

*Consentido por
García Moreno*

[Signature]

Quito DM, 09 JUN. 2017
Oficio No. SM- 0844 2017

Abogado
Diego Cevallos Salgado
Secretario General
Concejo Metropolitano de Quito
Presente.-

Referencia: Informe Técnico - Demanda del servicio de transporte comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito

De mis consideraciones:

En atención a la convocatoria para la sesión extraordinaria de la Comisión de Movilidad a realizarse el día lunes 12 de junio de 2017, a las 14h30, en la sala de sesiones de las Comisiones del Concejo Metropolitano de Quito, adjunto para los fines correspondientes, el Informe Técnico respecto a los resultados de la Consultoría realizada sobre la demanda del servicio de transporte comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito por parte de la Secretaría de Movilidad.

Atentamente,

[Signature]



Rubén Darío Tapia Rivera
SECRETARIO DE MOVILIDAD B. D. M. O.
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Anexo: Informe técnico
Con copia: Licenciado Eddy Sánchez
Presidente
Comisión de Movilidad





**ESTUDIO PARA DETERMINAR LA OFERTA Y DEMANDA DEL SERVICIO DE
TAXI EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

DOCUMENTO EJECUTIVO
**ESTIMACIÓN DE LA DEMANDA ACTUAL Y OFERTA NECESARIA PARA
CUBRIRLA**



ESTUDIO PARA DETERMINAR LA OFERTA Y DEMANDA DEL SERVICIO DE TAXI EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

INFORME EJECUTIVO

CONTENIDO

1. Demanda y Oferta actual de taxis en el DMQ.....	4
2.1. Demanda	4
2.2. Oferta.....	4
2.3. Operación Servicio informal	6
2.3.1. Necesidades insatisfechas que motivan a usar los servicios informales	6
3. Estimación de la oferta requerida para el DMQ.....	7
3.1. Referente estratégico de la movilidad para el DMQ	7
3.2. Determinación del equilibrio oferta demanda, enfoque de maximización del nivel de servicio del usuario.....	7
3.2.1. Metodología SUD	7
3.2.2. Parametrización del modelo SUD para el DMQ	8
3.2.3. Resultados del modelo SUD para el DMQ.....	12
4. Formas de operación del servicio tipo taxi en el DMQ.....	14
4.1. Operación Servicio Formal.....	14
4.1.1. Efectividad de la reglamentación sobre clasificación	14
4.1.2. Propuesta de modificación sobre la clasificación del servicio.....	16
5. Conclusiones.....	18

ÍNDICE DE FIGURAS

Ilustración 1. Demanda de taxis por hora en el DMQ	4
Ilustración 2. Horas de mayor dificultad para conseguir taxi, según usuarios	5
Ilustración 3. Número de vehículos operando por hora del día y horas con mayor dificultad de acceder al servicio según usuarios	6

Ilustración 4. Relación del tiempo de espera del usuario y del taxi según el número de vehículos	9
Ilustración 4. Clases y Subclases del Servicio Comercial de Pasajeros tipo Taxi en el DMQ	14
Ilustración 5. Pares orígenes destinos interzonales	15
Ilustración 6. Orígenes de viaje por tipo de servicio: Urbano Periférico, Urbano Rural,.....	16
Ilustración 7. Orígenes de viaje por tipo de servicio: Convencional Urbano Ordinario y Ejecutivo	17

ÍNDICE DE TABLAS

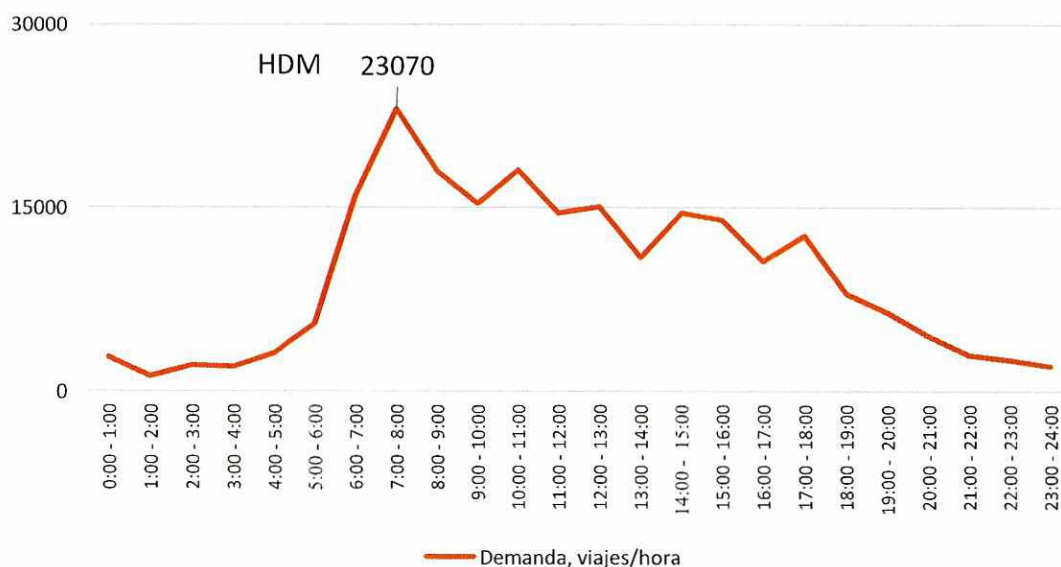
Tabla 1. Oferta Operativa	5
Tabla 2. Parámetros de cálculo ISUD modelo de referencia parámetros base y calculado del DMQ	10
Tabla 3. Parámetros de cálculo ISUD - Modelo de referencia UK y Parámetros Base DMQ -	12
Tabla 4. Cálculo del indicador ISUD para el DMQ	12
Tabla 5. Cálculo de nuevas licencias para el DMQ con base en modelo ISUD	13

1. Demanda y Oferta actual de taxis en el DMQ

2.1. Demanda

Para determinar la demanda horaria del servicio de taxis en el DMQ, se llevaron a cabo encuestas origen-destino en hogares y encuestas origen-destino de interceptación en vía, identificando que en el DMQ en un día típico se efectúan 226.352 viajes. La distribución horaria y pico de demanda presentada en la Ilustración 1 permite apreciar que en la Hora de Demanda Máxima (HDM), entre las 7:00 y 8:00 de la mañana se estima se efectúan 23.070 viajes de taxis.

Ilustración 1. Demanda de taxis por hora en el DMQ¹



Fuente: Encuesta a usuarios.

Elaboración: Consultor

2.2. Oferta

La oferta de taxis en el DMQ básicamente está conformada por dos tipos de servicio, los formales, los cuales están registrados y avalados por la AMT y los informales, quienes operan al margen de la regulación vigente.

¹ La demanda total de viajes diarios es de 226.352 para el año 2017, los factores de expansión fueron obtenidos de la Encuesta de Movilidad del 2011 (EDM11), Metro de Quito.

El DMQ cuenta actualmente con una oferta de 16.024 Registros Municipales de Transporte (RMT) formales distribuidos según su clasificación como se muestra en la siguiente Tabla 1; y, 13.323 informales levantados.

Tabla 1. Oferta Operativa

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	13.323	45,4%	

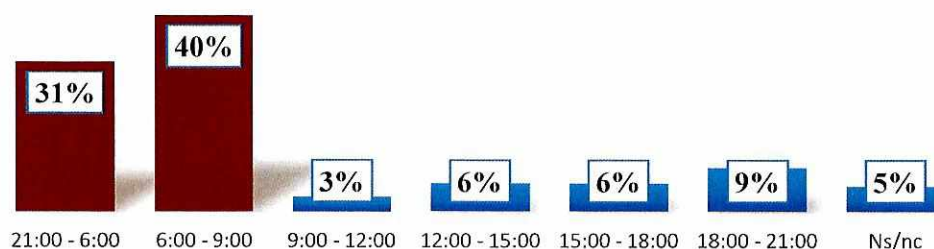
Fuente: AMT y toma de información primaria.

Elaboración: Consultor

La disponibilidad de flota a lo largo del día varía de forma significativa y refleja un amplio rango de horas de inicio y duración de turnos (entre 5 y 14 horas).

Los horarios de mayor dificultad según los usuarios encuestados para acceder al servicio de taxis son la noche y primeras horas de la mañana, incluida la HDM.

Ilustración 2. Horas de mayor dificultad para conseguir taxi, según usuarios

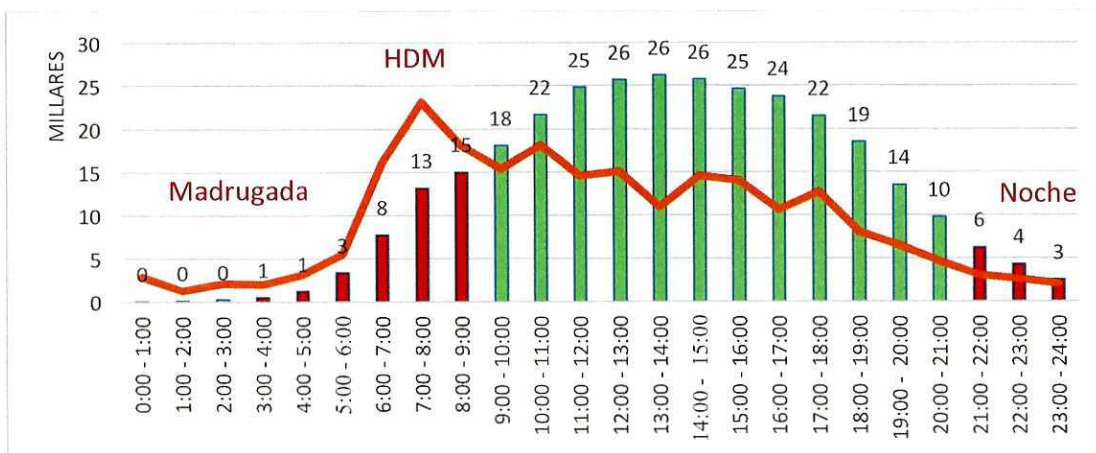


Fuente: Encuesta a usuarios en todo el DMQ.

Elaboración: Consultor

En la Ilustración 3 se puede observar el número de vehículos que operan por hora, las horas de menor oferta coinciden con las horas en las que los usuarios reportan mayor dificultad para acceder al servicio; sin embargo, la oferta tiene un comportamiento distinto en el día al de la demanda, muestra de ello es que el pico de la oferta no coincide con la HDM.

Ilustración 3. Número de vehículos operando por hora del día y horas con mayor dificultad de acceder al servicio según usuarios



Fuente: Diario de viaje realizados a la oferta existente (Incluye Formal e Informal).

Elaboración: Consultor

2.3. Operación Servicio informal

La operación del servicio de taxi informal en el DMQ se puede distinguir básicamente por las siguientes características:

- Servicios informales corrientes: circulan en toda el ámbito territorial del DMQ, con una operación similar a la que tienen los taxi convencionales y ejecutivos.
- Servicios informales de operación en circuito: operan en zonas relativamente pequeñas, transportando a un grupo de personas (hasta completar el cupo: 4 pasajeros), entre orígenes y destinos ubicados en sectores puntuales, en un circuito repetitivo.

Se encontró en general que el servicio informal se ubica a lo largo de territorio del DMQ, tanto en Parroquias Urbanas como Rurales, no obstante los servicios que operan en circuito tienden a estar ubicados en las parroquias urbanas y en los asentamientos urbanos de las parroquias rurales, mientras que los servicios informales corrientes están más dispersos por todo el territorio incluidas las zonas rurales menos densas.

2.3.1. Necesidades insatisfechas que motivan a usar los servicios informales

El 65% de los usuarios encuestados conoce acerca de la presencia de servicios informales en las zonas que frecuentan y comentan como razones principales de dicha operación el desempleo generalizado que motiva a personas a asumir esta actividad al margen de la reglamentación y en segunda instancia a que existe déficit de taxis amarillos o de transporte público.

Un porcentaje sustancial de viajes correspondiente al 16 %, se realiza en vehículos informales cuya operación se denominó ordinaria por su similitud con el servicio convencional urbano ordinario (9 % de la demanda), y otros cuya operación se apega a circuito repetitivo (7 % de la demanda), más cercana a la lógica de una ruta de alimentación de transporte público (en estructuras tronco alimentadas).

Se identificó que las motivaciones de la preferencia de los servicios para el caso de la operación ordinaria, son el precio y la rapidez del viaje, mientras que los usuarios que usan el servicio informal que opera en circuito refieren como motivo la rapidez, la necesidad de movilizarse, la facilidad en rutas y déficit de transporte público.

3. Estimación de la oferta requerida para el DMQ

3.1. Referente estratégico de la movilidad para el DMQ

El Plan Maestro de Movilidad de Quito 2009-2025 contempla con respecto al servicio de taxi:

- Como uno de sus objetivos plantea: *"...lograr que el servicio de taxis se regularice completamente, cumpla las disposiciones sobre la utilización de dispositivos de cobro y exista la suficiente oferta en la noche y fines de semana"*.
- Como línea estratégica formula: *"Establecer un acuerdo efectivo con las instancias del Gobierno Nacional para regular la prestación de este tipo de transporte en condiciones de equidad, eficiencia y seguridad"*.
- En cuanto a la partición modal el Plan propone *"que el transporte público sea utilizado por la población metropolitana de manera creciente y preferente sobre los otros modos motorizados, en tanto opera de manera eficiente y sustentable, permite de forma plena la conectividad, integración multimodal y es accesible a la globalidad de la población"*. Texto subrayado por el consultor.

3.2. Determinación del equilibrio oferta demanda, enfoque de maximización del nivel de servicio del usuario.

3.2.1. Metodología SUD

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 función del estándar de espera aceptada, se determina la necesidad o no de otorgamiento de nuevos permisos.**

Además de la amplia difusión y uso en diferentes ciudades del Reino Unido, la metodología cuenta con el respaldo oficial del Departamento de Transporte del Reino Unido, quien la incluye en la Guía de Buenas Prácticas sobre otorgamiento de permisos de operación de taxi.

El Indicador de Demanda Insatisfecha Significativa - ISUD se calcula con la siguiente fórmula:

$$\text{ISUD} = \text{APD} * \text{GID} * \text{SSP} * \text{LDF} * \text{PF} * \text{SF}$$

Donde:

APD (Average Passenger Delay): Tiempo de espera promedio de los pasajeros para acceder al servicio calculado para toda la semana.

GID (General Incidence of Delay): Incidencia general de retraso, expresado como el porcentaje de viajes que tienen mayores esperas a las deseadas.

SSP (Steady State Performance): Rendimiento en estado estable, expresado como el porcentaje de horas diurnas con exceso de demanda.

LDF (Latent Demand Factor): Factor de demanda latente, que es el porcentaje de demanda que desiste de tomar el servicio en función de los tiempos de espera.

PF (Peak Factor): Factor pico en horas nocturnas, cuya finalidad es corregir los efectos de esperas cuando se presentan horas pico en horas nocturnas.

SF (Seasonality factor): Factor de estacionalidad, cuya finalidad es corregir los efectos de capturar información en periodos atípicos de demanda.

El ISUD se calibra con base en el perfil de demanda de los usuarios, y los tiempos de espera que están dispuestos a aceptar. Esto tiene que ver con la disponibilidad histórica del servicio, las condiciones de operación y el contexto sociocultural, que determinan el valor de referencia de los parámetros.

En el caso de Reino Unido el valor de referencia del ISUD es 80. Si $\text{ISUD} \leq 80$ no hay demanda significativa insatisfecha y por tanto no se requiere incrementar la flota, si por el contrario $\text{ISUD} > 80$ existe una demanda insatisfecha significativa y por tanto se pueden otorgar nuevos permisos de operación, en cuyo caso el cálculo de los nuevos permisos de operación se realiza con base en el valor de ISUD encontrado y la relación entre población y número de vehículos. Para aplicar la metodología en este caso particular, los parámetros de cálculo del ISUD fueron ajustados con el perfil de demanda del DMQ.

3.2.2. Parametrización del modelo SUD para el DMQ

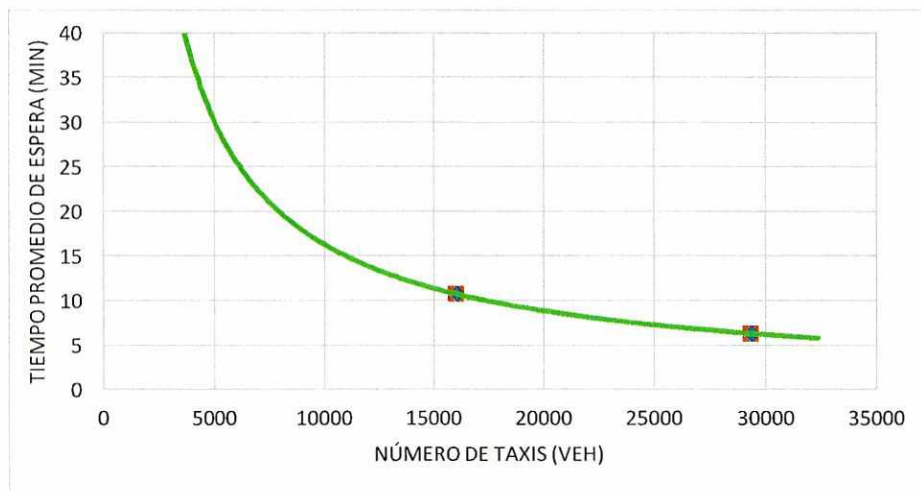
La parametrización del modelo, requirió encuestas O-D domiciliarias y en vía a usuarios frecuentes, dentro de las cuales se incluyeron preguntas específicas sobre el máximo tiempo que un usuario está dispuesto a esperar y sobre el tiempo que esperó para obtener los dos últimos servicios.

Se identificó que en el DMQ el tiempo máximo de espera es en promedio 14,6 minutos y el tiempo promedio de espera para acceder a un servicio es de 6,37 minutos.

El modelo SUD tiene como entradas las esperas experimentadas por los usuarios y el número de licencias autorizadas, ***es preciso establecer el incremento en los tiempos de espera para el DMQ en el supuesto de operación solo con flota formal.***

En ese sentido, para establecer los efectos que tendría eliminar la oferta informal sobre los valores de espera experimentados, se utilizará el modelo de equilibrio bilateral del usuario (Hai Yang, 2009), que relaciona el tiempo promedio de espera con el número de taxis disponibles adaptado para el DMQ.

Ilustración 4. Relación del tiempo de espera del usuario y del taxi según el número de vehículos



Fuente: (Hai Yang, 2009).
Elaboración: Consultor

Tabla 2. Parámetros de cálculo ISUD modelo de referencia parámetros base y calculado del DMQ

	BASE DMQ Parámetros de espera mínimos deseables.	CALCULADO DMQ Con factor de ajuste por supuesto de operación sin flota informal.
APD	El tiempo de espera promedio base para acceder al servicio se establece en 6,37 minutos. Este valor corresponde al tiempo promedio de espera que experimentaron los usuarios para acceder al servicio en 3529 viajes registrados en las encuestas OD de hogar y de interceptación en vía.	Partiendo del tiempo de espera promedio para Quito 6,37, con el modelo de equilibrio bilateral del usuario (Hai Yang, 2009), se estableció el incremento del tiempo de espera en caso de reducir la oferta a tan solo la flota formal. El tiempo de espera que experimentarían los usuarios en el supuesto de operación sin flota informal es de 11,43 minutos.
GID	Se aceptará un 5% del total de viajes que tengan mayores esperas al valor promedio deseado APD, es decir a 6,37 minutos.	El valor de GID para el DMQ corresponde al porcentaje de viajes que experimentarían demoras mayores a 6,37 minutos en el caso de reducir la oferta a solo la flota formal. Nuevamente aplicando el modelo de equilibrio bilateral del usuario (Hai Yang, 2009), se estableció el 63,11% los viajes experimentarían demoras superiores al parámetro de referencia.
SSP	El porcentaje de horas diurnas en las que se experimenta un exceso de demanda será máximo del 16,66%, valor que corresponde a aceptar máximo 2 horas diurnas con exceso de demanda.	Con base en el contraste entre los perfiles de disponibilidad de flota formal operativa y de demanda en las diferentes horas del día, se identificó que en el DMQ se presentarían 5 horas diurnas con exceso de demanda, es decir se tendría un SSP=41,67%.

	BASE DMQ Parámetros de espera mínimos deseables.	CALCULADO DMQ Con factor de ajuste por supuesto de operación sin flota informal.
LDF:	<p>Se parte de la situación deseable en donde no existe demanda latente, o lo que es lo mismo, no existe una demanda que potencialmente desistiría de tomar el servicio por altos tiempos de espera. Según la metodología, en este caso el valor de referencia del LDF es 1,0.</p> <p>La demanda latente se expresa como 1 + el porcentaje en tanto por uno de la población que eventualmente desistiría de viajar en modo taxi debido a esperas superiores a las que están dispuestos.</p> <p>Con base en las encuestas a usuarios, en promedio el máximo tiempo que un usuario espera antes de desistir potencialmente a tomar un taxi es 14,6 minutos.</p>	<p>Para el DMQ se estimó que el porcentaje de usuarios potenciales a desistir en el escenario en que solo opera la flota formal, son aquellos que experimentarían esperas superiores a 14,6 minutos, en cuyo caso el LDF es 40%</p>
PF	<p>Este factor de ajuste, corrige el valor del ISUD por la existencia de horas pico nocturnas. Según la metodología, este factor busca corregir el suministro extra en la flota que podría darse cuando existen picos nocturnos marcados.</p> <p>La metodología establece que en caso de tener picos nocturnos el PF tomará el valor de 0,5 y si por el contrario no hay picos nocturnos tomará el valor de 1,0.</p>	<p>El factor PF es igual a 1,0 debido a que en el DMQ no se presentan picos nocturnos marcados.</p>
SF:	<p>Este factor de ajuste por estacionalidad, tiene como finalidad corregir los efectos de capturar información en periodos atípicos de demanda.</p> <p>Toma el valor de 1,0, si la captura de datos de campo se efectúa en temporada típica. Mientras que si se realiza en temporada de alta o de baja demanda se aplica SF=0,8 y SF=1,2 respectivamente.</p>	<p>El factor SF para el DMQ es igual a 1,0 debido a que la aplicación de encuestas a usuarios se realizó en un periodo típico de demanda.</p>

Fuente: Metodología SUD.

Elaboración: Consultor.

Los parámetros base y calculados para el DMQ, así como los resultados del ISUD se muestran en la Tabla 3. Los parámetros PF y SF por mantener un valor constante en los dos casos igual a 1,0, no se muestran en dicha tabla, debido a que no afectan el resultado.

Tabla 3. Parámetros de cálculo ISUD - Modelo de referencia UK y Parámetros Base DMQ -

METODOLOGÍA SUD - Calibración Modelo para Quito				
Parámetro	UK base		DMQ base	
APD	1,00	Valor promedio de espera aceptado: 1 minuto	6,37	Valor promedio de espera aceptado: 6,37 minutos
GID	5,00	Porcentaje aceptado de viajes con demoras mayores a 1 minuto: 5%	5,00	Porcentaje aceptado de viajes con demoras mayores a 6,37 minutos: 5%
SSP	16,00	Porcentaje aceptado de horas diurnas con exceso de demanda: 2 horas	16,66	Porcentaje aceptado de horas diurnas con exceso de demanda: 2 horas
LDF	1,00	Se penaliza el porcentaje de viajes en los que el usuario desiste por altas demoras (1+%en tanto por 1)	1,00	Se penaliza el porcentaje de viajes en los que el usuario desiste por altas demoras (1+%en tanto por 1)
ISUD	80		531	
Índice de Demanda Insatisfecha Significativa	ISUD Límite UK = 80	Si ISUD <=80 no requiere incremento de flota	ISUD Límite DMQ = 531	Si ISUD <=531 no requiere incremento de flota
		Si ISUD >=80 requiere incremento de flota		Si ISUD >=531 requiere incremento de flota

Fuente: Metodología SUD.

Elaboración: Consultor

3.2.3. Resultados del modelo SUD para el DMQ

A continuación se presentan los resultados del cálculo de ISUD para el DMQ con *el supuesto de operación sin informalidad*.

Tabla 4. Cálculo del indicador ISUD para el DMQ

ISUD para DMQ	
Parámetro	DMQ Solo formales
APD	11,43
GID	63,11
SSP	41,67
LDF	1,40
ISUD	42.142
Índice de Demanda Insatisfecha Significativa	Al ser el ISUD > 531 Existiría demanda Significativa Insatisfecha, por tanto es <u>viable incrementar la flota</u>

Fuente: Metodología SUD.

Elaboración: Consultor

El valor del ISUD para el DMQ, revela que los usuarios experimentarían esperas inadmisibles para acceder a un taxi en el supuesto en el que operen únicamente los vehículos formales actuales (ISUD DMQ > 531), lo cual indica que es necesario el incremento de permisos de operación para corregir esta condición no deseable para los usuarios.

Con el fin de determinar el número de nuevos permisos de operación viables a implementar para obtener tiempos de espera razonables para los usuarios, el modelo plantea una correlación entre la población y el número de permisos de operación, en función de los tiempos de espera. Dicha correlación se expresa a través de un modelo matemático SUDSIM, que predice el número de permisos de operación adicionales que permiten eliminar la demanda insatisfecha significativa.

SUDSIM representa una síntesis de un trabajo de simulación de cola que se utilizó previamente (1989 a 2002) para predecir el alivio de la demanda no satisfecha significativa y el factor ISUD descrito anteriormente (de ahí el término SUDSIM). El beneficio de este enfoque es que proporciona una relación directa entre la escala del factor ISUD y el número de nuevos permisos de operación requeridos.

En la siguiente tabla se pueden apreciar los valores de entrada y las salidas del modelo.

Tabla 5. Cálculo de nuevas licencias para el DMQ con base en modelo ISUD

Incremento De Flota		
Inputs	Población DMQ 2017	2.606.220
	Permisos de operación	16.024
	Número de habitantes por taxi	163
	ISUD (x)	42.142
Función del modelo	b0: Pendiente de la función del modelo predictivo	-29.32
	b1: Variación del % de incremento de permisos por cada unidad de variación en el coeficiente ISUD	0,000975
	b2 : Variación del % de incremento de permisos por cada variación en el logaritmo natural del número de habitantes por taxi en operación	5.291
Outputs	SUDSIM (y):	0,387
	% Incremento de permisos de operación	54%
	Nuevos permisos de operación viables a incrementar	8.693

Fuente: Metodología SUD.

Elaboración: Consultor

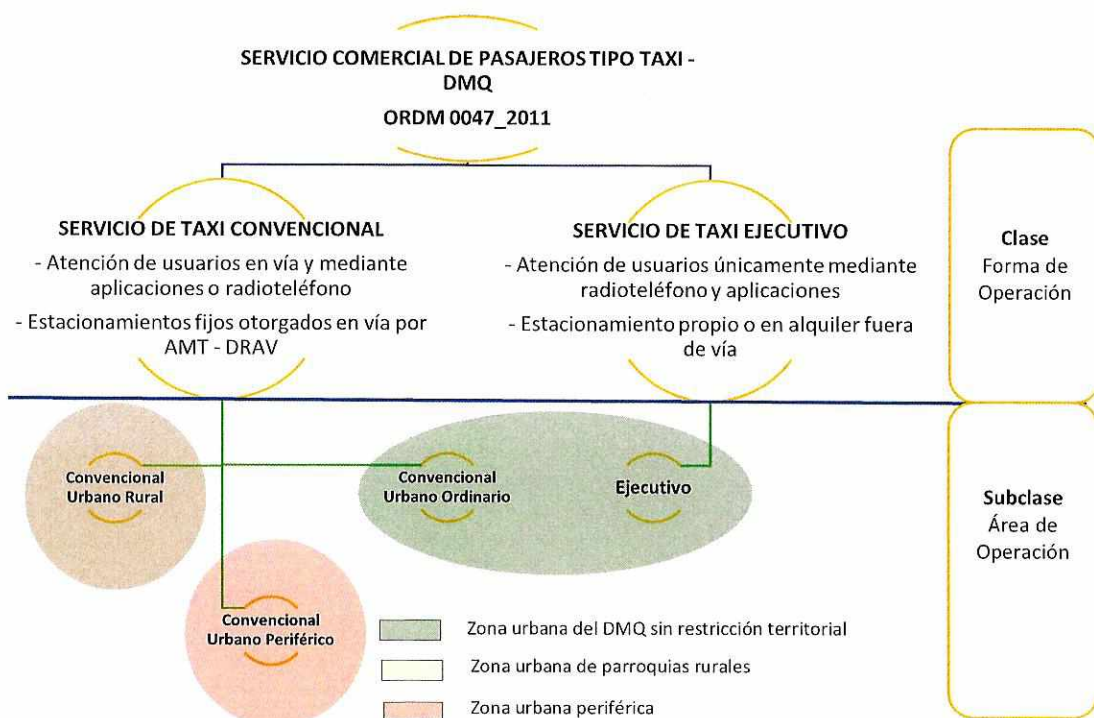
En conclusión, para obtener un tiempo de espera y un nivel de servicio aceptable para los usuarios del DMQ, medidos a través del ISUD, **se requieren 8.693 nuevos permisos de operación**. El otorgamiento de los permisos de operación deberá estar sujeto a las condiciones documentales y de calidad que defina la autoridad local.

4. Formas de operación del servicio tipo taxi en el DMQ

4.1. Operación Servicio Formal

La normatividad vigente establece dos grandes grupos de prestación del servicio, el Convencional y el Ejecutivo. Particularmente en el DMQ la ordenanza 0047 de 2011, estableció una subdivisión del servicio convencional en Urbano Ordinario, Urbano Periférico y Urbano Rural según el área de operación. En la siguiente ilustración se sintetiza la clasificación del servicio de taxi.

Ilustración 5. Clases y Subclases del Servicio Comercial de Pasajeros tipo Taxi en el DMQ



Fuente: ORDM 0047_11. Elaborado: por el consultor

4.1.1. Efectividad de la reglamentación sobre clasificación

Producto del análisis de efectividad del cumplimiento de las disposiciones sobre la clasificación y operación del servicio de taxi en el DMQ se encontró lo siguiente:

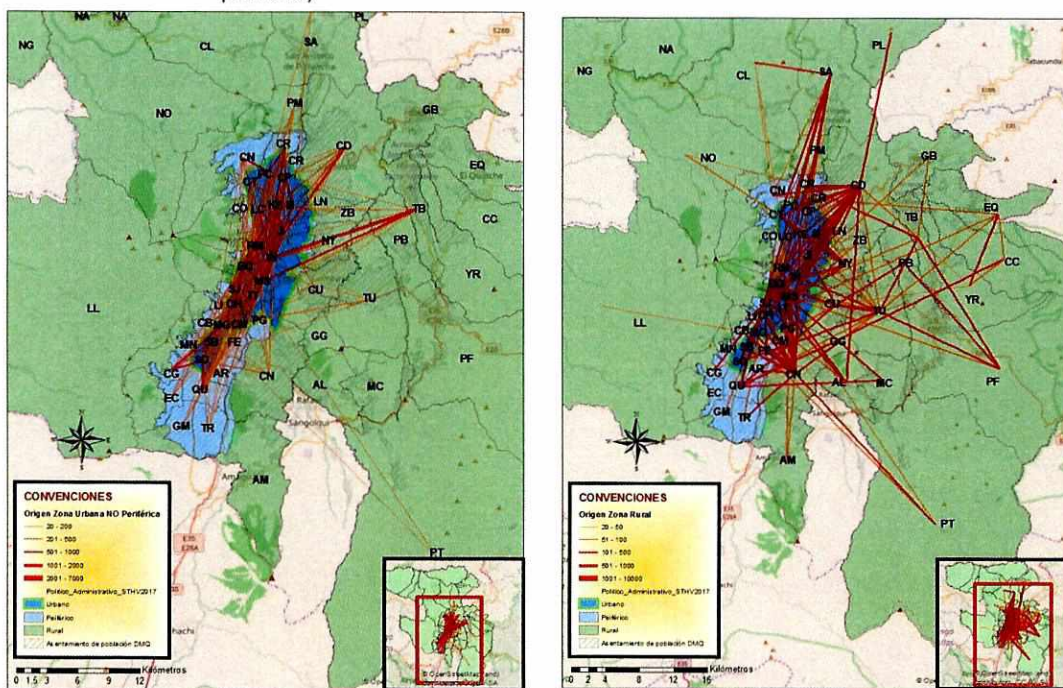
- Existe un amplio porcentaje de población, el 45%, que desconoce las disposiciones normativas en cuanto a la clasificación y declaran que no existe ninguna diferencia entre las diferentes modalidades de operación de taxi formal.

- El 51 % de los conductores considera que la subclasificación no funciona, debido a que no se respetan las disposiciones, no evita la competencia en las zonas asignadas a cada cual, y no es equitativa con todos los prestadores del servicio.
- Las disposición normativa de área de operación para la subclase periférica no se cumple (no tiene una clara delimitación), esto se debe a que la oferta responde a la demanda entre pares origen-destino interzonales (véase Ilustración 6) y dado que tampoco existe una diferenciación tarifaria, un taxista se verá motivado a recoger usuarios en un lugar cercano al destino de su último viaje aun cuando no corresponda a su zona asignada, para no incurrir en los costos operacionales que implica volver en vacío. En la Ilustración 7, se aprecia que los servicios periféricos trabajan tanto dentro como fuera de su ámbito de operación autorizado ocupando zonas del servicio rural y zonas urbanas centrales (no periféricas).

Ilustración 6. Pares orígenes destinos interzonales

Pares origen destino -origen urbano (incluye zona periferia)-

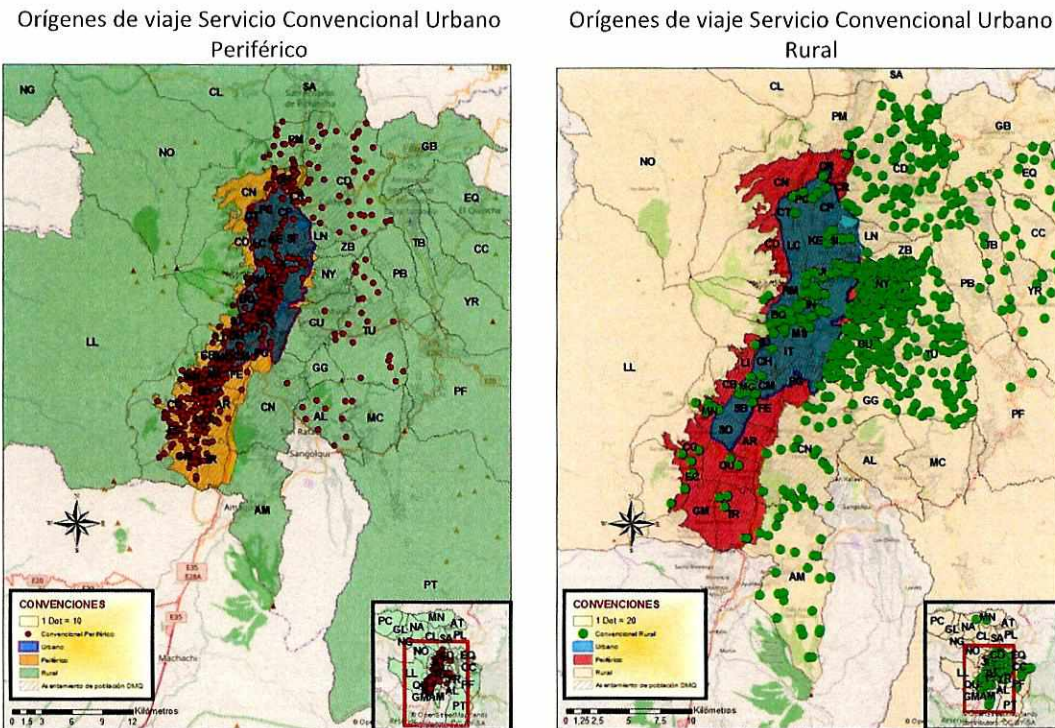
Pares origen destino -origen rural-



Fuente: Encuestas a usuarios.

Elaboración: Consultor

Ilustración 7. Orígenes de viaje por tipo de servicio: Urbano Periférico, Urbano Rural,



Fuente: Encuestas a usuarios.

Elaboración: Consultor

- No existe diferenciación en términos de calidad, ni de tarifa entre los servicios convencionales y ejecutivos (a excepción de la vida útil).
- Los servicios ejecutivos no limitan el abordaje de sus pasajeros a través de radioteléfono o aplicaciones dispuestas para ello como lo establece la norma. El 46% de los servicios son abordados en la calle.
- Se identificaron los siguientes desincentivos en la clasificación de la norma, debido a que no se cuenta con tarifas diferenciales:
 - Convencionales rural y periférico: Asumir costos en vacío para volver hasta la zona asignada.
 - Ejecutivos: Asumir costos en vacío de volver al parqueadero y únicamente tomar servicios a través de radioteléfono y aplicaciones.
 - Todos: Operar en horas nocturnas.

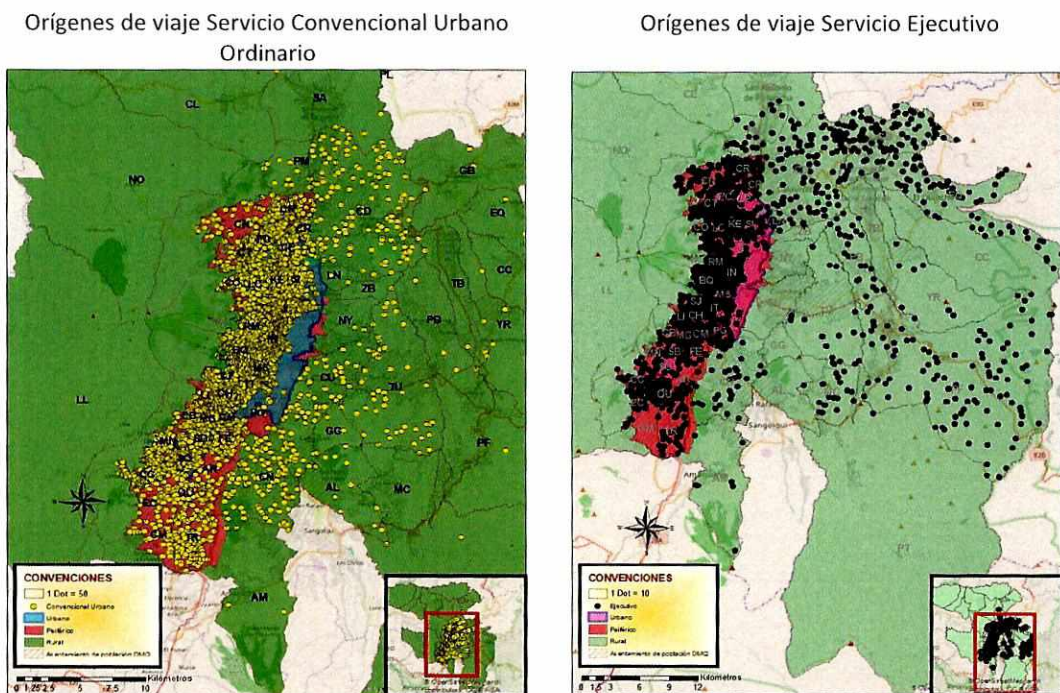
4.1.2. Propuesta de modificación sobre la clasificación del servicio

Con base en las evidencias de efectividad de la operación, se recomienda mantener la clasificación del servicio Convencional Urbano Ordinario, Convencional Urbano Rural y Ejecutivo.

Se propone desmontar la clasificación “*Convencional Urbano Periférico*” debido a que las dinámicas de movilidad condicionan la operación y no existen incentivos que hagan que el operador únicamente recoja pasajeros en las zonas de operación asignadas cubriendo los costos de operación en vacío que generaría su retorno.

Los usuarios de la zona definida como periférica actualmente cuentan, además del servicio de taxi urbano periférico, con servicio de taxi convencional y ejecutivo como se aprecia en la Ilustración 8. Cabe recalcar que la operación del taxi convencional urbano periférico no se diferencia de la que realizan los servicios ejecutivo y convencional en la zona antes mencionada.

Ilustración 8. Orígenes de viaje por tipo de servicio: Convencional Urbano Ordinario y Ejecutivo



Fuente: Encuestas a usuarios. Elaborado por el consultor

Se propone con respecto a la clasificación del servicio Ejecutivo, establecer más altos parámetros de calidad que lo posicionen como un servicio diferenciado, tal y como lo pretende la reglamentación. En este caso es posible establecer diferenciaciones tarifarias para garantizar que los abordajes de pasajeros se den únicamente a través de radioteléfono o aplicaciones móviles, disipando así el desincentivo que representan los recorridos en vacío que implican regresar a un patio hasta lograr la asignación de un usuario.

5. Conclusiones

- La flota operativa actual del DMQ está compuesta por 16.024 vehículos formales y 13.323 informales levantados en campo.
- La demanda actual de viajes en taxi del DMQ en un día típico es de 226.352 viajes. La hora de máxima demanda se presenta entre las 7:00 y 8:00 de la mañana, intervalo en el que se estima se efectúan 23.070 viajes.
- Para obtener unos tiempos de espera y un nivel de servicio aceptable para los usuarios del DMQ, medidos a través del ISUD, se requieren 8.693 nuevos permisos de operación.
- Se considera viable mantener la clasificación Convencional Urbana Ordinaria, Convencional Urbana Rural y Ejecutiva. Se propone desmontar la clasificación Convencional Periférica, considerando que en la zona definida como periférica actualmente cuentan, además del servicio de taxi urbano periférico, con servicio de taxi convencional y ejecutivo, sin que exista distinción en su operación entre ellos.

SECRETARÍA GENERAL CONCEJO METROPOLITANO	RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS
	HORA: 12h31
QUITO ALCALDÍA	12 JUN 2017
	FIRMA RECEPCION: MH E
	NÚMERO DE HOJA: 15h -

Oficio No. SM- 0845 2017
Quito, 12 JUN. 2017

Abogado
Diego Cevallos Salgado
Secretario General
Concejo Metropolitano de Quito
Presente.-

Referencia: Alcance al Informe Técnico
Demanda del servicio de transporte comercial en taxi DMQ

De mis consideraciones:

En atención a la convocatoria para la sesión extraordinaria de la Comisión de Movilidad a realizarse el día lunes 12 de junio de 2017, a las 14h30, y en alcance al oficio No. 0844 de 09 de junio del 2017, por el cual se remitió el Informe Técnico respecto a la demanda del servicio del servicio de transporte comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito, soporte del proyecto de *Ordenanza Metropolitana sustitutiva de la Ordenanza Metropolitana No. 047, sancionada el 15 de abril del 2011, reformatoria a la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero del 2008, que establece el Régimen Administrativo para la prestación del servicio de taxi en el Distrito Metropolitano de Quito*, al respecto me permito ratificar e informar:

Como es de su conocimiento, el artículo innumerado (21) de Ordenanza Metropolitana No. 047, en referencia, respecto a la base para la determinación del número de vehículos destinados al Servicio de Taxi, prevé que:

"1. Le corresponde únicamente a la Autoridad Administrativa Otorgante determinar en un período no menor a cinco años el número de vehículos que podrían ser destinados al Servicio de Taxi en el Distrito Metropolitano de Quito, en cada una de las clases o subclases, en función de la necesidad y conveniencia del servicio público y, la necesidad de compatibilizar estas actuaciones con la seguridad de las personas, bienes y el ambiente. (...)"

En atención a la disposición transcrita, la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, llevó adelante la contratación de la Consultoría para la determinación del estudio de oferta y demanda de taxis en el DMQ, con el Consorcio Propraxis GSD Plus, y cuyo trabajo realizado me permito poner en su conocimiento a continuación:

I. RESULTADOS DEL ESTUDIO:

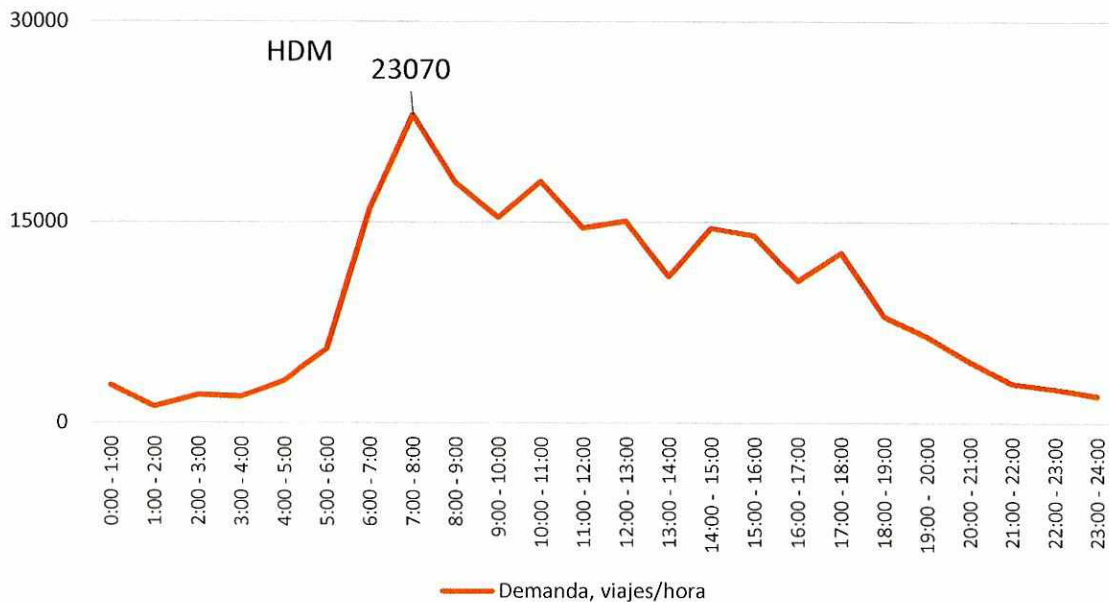
Demanda y Oferta actual de taxis en el DMQ:

a. Demanda

Según el trabajo llevado adelante por la Consultora, Consorcio Propraxis GSD Plus, para determinar la demanda horaria del servicio de taxis en el DMQ, se llevó a cabo encuestas

origen-destino en hogares y encuestas origen-destino de interceptación en vía, identificando que en el DMQ en un día típico se efectúan 226.352 viajes. La distribución horaria y pico de demanda presentada en la Ilustración 1 permite apreciar que en la Hora de Demanda Máxima (HDM), entre las 7:00 y 8:00 de la mañana se estima se efectúan 23.070 viajes de taxis.

Ilustración 1. Demanda de taxis por hora en el DMQ¹



Fuente: Encuesta a usuarios.
Elaboración: Consultor

b. Oferta

La oferta de taxis en el DMQ básicamente está conformada por dos tipos de servicio, los formales, los cuales están registrados y avalados por la AMT y los informales, quienes operan al margen de la regulación vigente.

El DMQ cuenta actualmente con una oferta de 16.024 Registros Municipales de Transporte (RMT) formales distribuidos según su clasificación como se muestra en la siguiente Tabla 1; y, 13.323 informales levantados en campo.

Tabla 1. Oferta Operativa

Tipología	Unidades ¹	% Total	No. Compañías / Cooperativas
Total	29.347	100%	
Formales	16.024	54,6%	325

¹ La demanda total de viajes diarios es de 226.352 para el año 2017, los factores de expansión fueron obtenidos de la Encuesta de Movilidad del 2011 (EDM11), Metro de Quito.

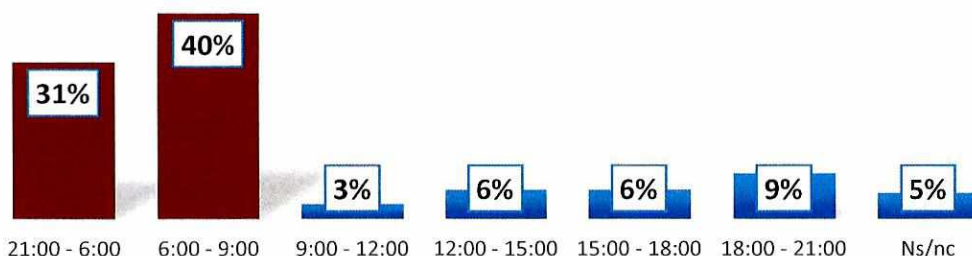
Convencional Ordinario	Urbano	10.021	-	219
Convencional Urbano Rural		743	-	24
Convencional Periférico	Urbano	622	-	10
Ejecutivo		4.638	-	72
Informales		13.323	45,4%	

Fuente: AMT y toma de información primaria.
Elaboración: Consultor Consorcio Propraxis GSD Plus

La disponibilidad de flota a lo largo del día varía de forma significativa y refleja un amplio rango de horas de inicio y duración de turnos (entre 5 y 14 horas).

Los horarios de mayor dificultad según los usuarios encuestados para acceder al servicio de taxis son la noche y primeras horas de la mañana, incluida la HDM.

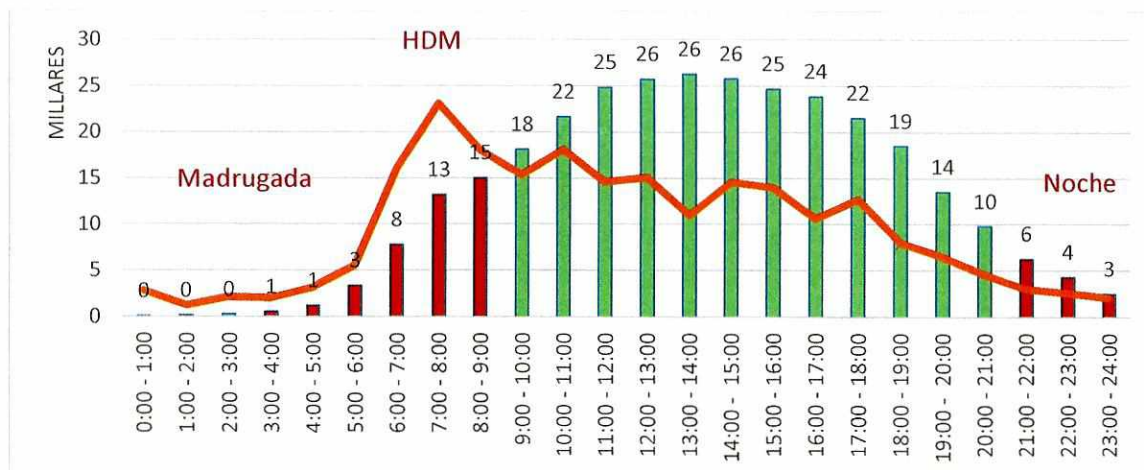
Ilustración 2. Horas de mayor dificultad para conseguir taxi, según usuarios



Fuente: Encuesta a usuarios en todo el DMQ.
Elaboración: Consultor Consorcio Propraxis GSD Plus

En la Ilustración 3 se puede observar el número de vehículos que operan por hora, las horas de menor oferta coinciden con las horas en las que los usuarios reportan mayor dificultad para acceder al servicio; sin embargo, la oferta tiene un comportamiento distinto en el día al de la demanda, muestra de ello es que el pico de la oferta no coincide con la HDM.

Ilustración 3. Número de vehículos operando por hora del día y horas con mayor dificultad de acceder al servicio según usuarios



Fuente: Diario de viaje realizados a la oferta existente (Incluye Formal e Informal).
Elaboración: Consultor Consorcio Propraxis GSD Plus

c. Operación Servicio informal

La operación del servicio de taxi informal en el DMQ se puede distinguir básicamente por las siguientes características:

- Servicios informales corrientes: circulan en toda el ámbito territorial del DMQ, con una operación similar a la que tienen los taxi convencionales y ejecutivos.
- Servicios informales de operación en circuito: operan en zonas relativamente pequeñas, transportando a un grupo de personas (hasta completar el cupo: 4 pasajeros), entre orígenes y destinos ubicados en sectores puntuales, en un circuito repetitivo.

Se encontró en general que el servicio informal se ubica a lo largo de territorio del DMQ, tanto en Parroquias Urbanas como Rurales, no obstante los servicios que operan en circuito tienden a estar ubicados en las parroquias urbanas y en los asentamientos urbanos de las parroquias rurales, mientras que los servicios informales corrientes están más dispersos por todo el territorio incluidas las zonas rurales menos densas.

c.1. Necesidades insatisfechas que motivan a usar los servicios informales

El 65% de los usuarios encuestados conoce acerca de la presencia de servicios informales en las zonas que frecuentan y comentan como razones principales de dicha operación el desempleo generalizado que motiva a personas a asumir esta actividad al margen de la reglamentación y en segunda instancia a que existe déficit de taxis amarillos o de transporte público.

Un porcentaje sustancial de viajes correspondiente al 16 %, se realiza en vehículos informales cuya operación se denominó ordinaria por su similitud con el servicio convencional urbano ordinario (9 % de la demanda), y otros cuya operación se apega a circuito repetitivo (7 % de la demanda), más cercana a la lógica de una ruta de alimentación de transporte público (en estructuras tronco alimentadas).

Se identificó que las motivaciones de la preferencia de los servicios para el caso de la operación ordinaria, son el precio y la rapidez del viaje, mientras que los usuarios que usan el servicio informal que opera en circuito refieren como motivo la rapidez, la necesidad de movilizarse, la facilidad en rutas y déficit de transporte público.

- **Estimación de la oferta requerida para el DMQ**

a. Referente estratégico de la movilidad para el DMQ:

El Plan Maestro de Movilidad de Quito 2009-2025 contempla con respecto al servicio de taxi:

- Como uno de sus objetivos plantea: *"...lograr que el servicio de taxis se regularice completamente, cumpla las disposiciones sobre la utilización de dispositivos de cobro y exista la suficiente oferta en la noche y fines de semana"*.
- Como línea estratégica formula: *"Establecer un acuerdo efectivo con las instancias del Gobierno Nacional para regular la prestación de este tipo de transporte en condiciones de equidad, eficiencia y seguridad"*.
- En cuanto a la partición modal el Plan propone *"que el transporte público sea utilizado por la población metropolitana de manera creciente y preferente sobre los otros modos motorizados, en tanto opera de manera eficiente y sustentable, permite de forma plena la conectividad, integración multimodal y es accesible a la globalidad de la población"*. Texto subrayado por el consultor.

b. Determinación del equilibrio oferta demanda, enfoque de maximización del nivel de servicio del usuario.

i. Metodología SUD

Para efectos de determinar la oferta necesaria para cubrir la demanda en el DMQ, el Consultor 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 función del estándar de espera aceptada, se determina la necesidad o no de otorgamiento de nuevos permisos.**

Además de la amplia difusión y uso en diferentes ciudades del Reino Unido, la metodología cuenta con el respaldo oficial del Departamento de Transporte del Reino Unido, quien la incluye en la Guía de Buenas Prácticas sobre otorgamiento de permisos de operación de taxi.

El Indicador de Demanda Insatisfecha Significativa - ISUD se calcula con la siguiente fórmula:

$$ISUD = APD * GID * SSP * LDF * PF * SF$$

Donde:

APD (Average Passenger Delay): Tiempo de espera promedio de los pasajeros para acceder al servicio calculado para toda la semana.

GID (General Incidence of Delay): Incidencia general de retraso, expresado como el porcentaje de viajes que tienen mayores esperas a las deseadas.

SSP (Steady State Performance): Rendimiento en estado estable, expresado como el porcentaje de horas diurnas con exceso de demanda.

LDF (Latent Demand Factor): Factor de demanda latente, que es el porcentaje de demanda que desiste de tomar el servicio en función de los tiempos de espera.

PF (Peak Factor): Factor pico en horas nocturnas, cuya finalidad es corregir los efectos de esperas cuando se presentan horas pico en horas nocturnas.

SF (Seasonality factor): Factor de estacionalidad, cuya finalidad es corregir los efectos de capturar información en periodos atípicos de demanda.

El ISUD se calibra con base en el perfil de demanda de los usuarios, y los tiempos de espera que están dispuestos a aceptar. Esto tiene que ver con la disponibilidad histórica del servicio, las condiciones de operación y el contexto sociocultural, que determinan el valor de referencia de los parámetros.

En el caso de Reino Unido el valor de referencia del ISUD es 80. Si $ISUD \leq 80$ no hay demanda significativa insatisfecha y por tanto no se requiere incrementar la flota, si por el contrario $ISUD > 80$ existe una demanda insatisfecha significativa y por tanto se pueden otorgar nuevos permisos de operación, en cuyo caso el cálculo de los nuevos permisos de operación se realiza con base en el valor de ISUD encontrado y la relación entre población y número de vehículos. Para aplicar la metodología en este caso particular, los parámetros de cálculo del ISUD fueron ajustados con el perfil de demanda del DMQ.

ii. Parametrización del modelo SUD para el DMQ

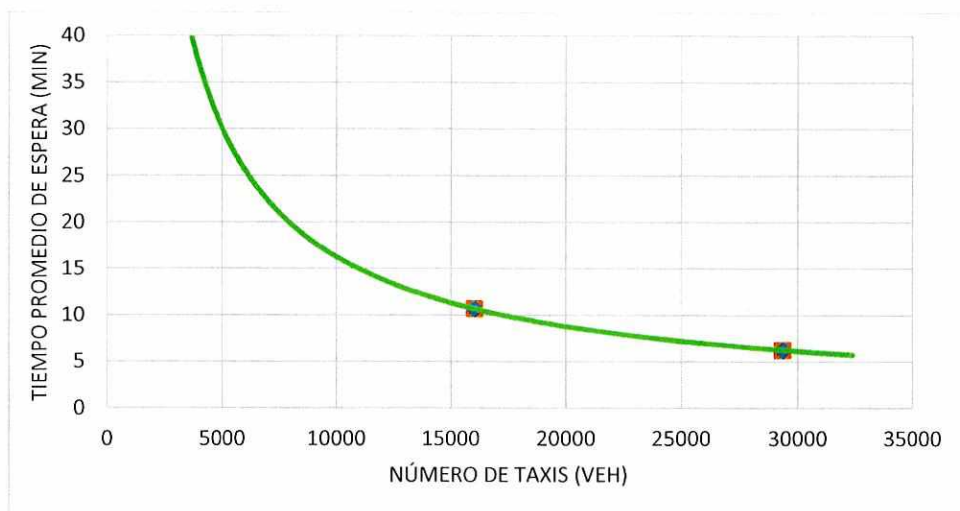
La parametrización del modelo, requirió encuestas O-D domiciliarias y en vía a usuarios frecuentes, dentro de las cuales se incluyeron preguntas específicas sobre el máximo tiempo que un usuario está dispuesto a esperar y sobre el tiempo que esperó para obtener los dos últimos servicios.

Se identificó que en el DMQ el tiempo máximo de espera es en promedio 14,6 minutos y el tiempo promedio de espera para acceder a un servicio es de 6,37 minutos.

El modelo SUD tiene como entradas las esperas experimentadas por los usuarios y el número de licencias autorizadas, **es preciso establecer el incremento en los tiempos de espera para el DMQ en el supuesto de operación solo con flota formal.**

En ese sentido, para establecer los efectos que tendría eliminar la oferta informal sobre los valores de espera experimentados, se utilizará el modelo de equilibrio bilateral del usuario (Hai Yang, 2009), que relaciona el tiempo promedio de espera con el número de taxis disponibles adaptado para el DMQ.

Ilustración 4. Relación del tiempo de espera del usuario y del taxi según el número de vehículos



Fuente: (Hai Yang, 2009).
Elaboración: Consultor Consorcio Propraxis GSD Plus

Tabla 2. Parámetros de cálculo ISUD modelo de referencia parámetros base y calculado del DMQ

	BASE DMQ <i>Parámetros de espera mínimos deseables.</i>	CALCULADO DMQ <i>Con factor de ajuste por supuesto de operación sin flota informal.</i>
APD	<i>El tiempo de espera promedio base para acceder al servicio se establece en 6,37 minutos. Este valor corresponde al tiempo promedio de espera que experimentaron los usuarios para acceder al servicio en 3529 viajes registrados en las encuestas OD de hogar y de interceptación en vía.</i>	<i>Partiendo del tiempo de espera promedio para Quito 6,37, con el modelo de equilibrio bilateral del usuario (Hai Yang, 2009), se estableció el incremento del tiempo de espera en caso de reducir la oferta a tan solo la flota formal. El tiempo de espera que experimentarían los usuarios en el supuesto de operación sin flota informal es de 11,43 minutos.</i>
GID	<i>Se aceptará un 5% del total de viajes que tengan mayores esperas al valor promedio deseado APD, es decir a 6,37 minutos.</i>	<i>El valor de GID para el DMQ corresponde al porcentaje de viajes que experimentarían demoras mayores a 6,37 minutos en el caso de reducir la oferta a solo la flota formal. Nuevamente aplicando el modelo de equilibrio bilateral del usuario (Hai Yang, 2009), se estableció el 63,11% los viajes experimentarían demoras superiores al parámetro de referencia.</i>

	BASE DMQ <i>Parámetros de espera mínimos deseables.</i>	CALCULADO DMQ <i>Con factor de ajuste por supuesto de operación sin flota informal.</i>
SSP	<i>El porcentaje de horas diurnas en las que se experimenta un exceso de demanda será máximo del 16,66%, valor que corresponde a aceptar máximo 2 horas diurnas con exceso de demanda.</i>	<i>Con base en el contraste entre los perfiles de disponibilidad de flota formal operativa y de demanda en las diferentes horas del día, se identificó que en el DMQ se presentarían 5 horas diurnas con exceso de demanda, es decir se tendría un SSP=41,67%.</i>
LDF:	<i>Se parte de la situación deseable en donde no existe demanda latente, o lo que es lo mismo, no existe una demanda que potencialmente desistiría de tomar el servicio por altos tiempos de espera. Según la metodología, en este caso el valor de referencia del LDF es 1,0. La demanda latente se expresa como 1 + el porcentaje en tanto por uno de la población que eventualmente desistiría de viajar en modo taxi debido a esperas superiores a las que están dispuestos. Con base en las encuestas a usuarios, en promedio el máximo tiempo que un usuario espera antes de desistir potencialmente a tomar un taxi es 14,6 minutos.</i>	<i>Para el DMQ se estimó que el porcentaje de usuarios potenciales a desistir en el escenario en que solo opera la flota formal, son aquellos que experimentarían esperas superiores a 14,6 minutos, en cuyo caso el LDF es 40%</i>
PF	<i>Este factor de ajuste, corrige el valor del ISUD por la existencia de horas pico nocturnas. Según la metodología, este factor busca corregir el suministro extra en la flota que podría darse cuando existen picos nocturnos marcados. La metodología establece que en caso de tener picos nocturnos el PF tomará el valor de 0,5 y si por el contrario no hay picos nocturnos tomará el valor de 1,0.</i>	<i>El factor PF es igual a 1,0 debido a que en el DMQ no se presentan picos nocturnos marcados.</i>
SF:	<i>Este factor de ajuste por estacionalidad, tiene como finalidad corregir los efectos de capturar información en periodos atípicos de demanda. Toma el valor de 1,0, si la captura de datos de campo se efectúa en temporada típica. Mientras que si se realiza en temporada de alta o de baja demanda se aplica SF=0,8 y SF=1,2 respectivamente.</i>	<i>El factor SF para el DMQ es igual a 1,0 debido a que la aplicación de encuestas a usuarios se realizó en un periodo típico de demanda.</i>

Fuente: Metodología SUD.

Elaboración: Consultor Consorcio Propraxis GSD Plus

Los parámetros base y calculados para el DMQ, así como los resultados del ISUD se muestran en la Tabla 3. Los parámetros PF y SF por mantener un valor constante en los dos casos igual a 1,0, no se muestran en dicha tabla, debido a que no afectan el resultado.

Tabla 3. Parámetros de cálculo ISUD - Modelo de referencia UK y Parámetros Base DMQ -

METODOLOGÍA SUD - Calibración Modelo para Quito				
Parámetro	UK base		DMQ base	
APD	1,00	Valor promedio de espera aceptado: 1 minuto	6,37	Valor promedio de espera aceptado: 6,37 minutos
GID	5,00	Porcentaje aceptado de viajes con demoras mayores a 1 minuto: 5%	5,00	Porcentaje aceptado de viajes con demoras mayores a 6,37 minutos: 5%
SSP	16,00	Porcentaje aceptado de horas diurnas con exceso de demanda: 2 horas	16,66	Porcentaje aceptado de horas diurnas con exceso de demanda: 2 horas
LDF	1,00	Se penaliza el porcentaje de viajes en los que el usuario desiste por altas demoras (1+% en tanto por 1)	1,00	Se penaliza el porcentaje de viajes en los que el usuario desiste por altas demoras (1+% en tanto por 1)
ISUD	80		531	
Índice de Demanda Insatisfecha Significativa	ISUD Limite UK = 80	Si ISUD <=80 no requiere incremento de flota	ISUD Limite DMQ = 531	Si ISUD <=531 no requiere incremento de flota
		Si ISUD >=80 requiere incremento de flota		Si ISUD >=531 requiere incremento de flota

Fuente: Metodología SUD.

Elaboración: Consultor Consultor Consorcio Propraxis GSD Plus

iii. Resultados del modelo SUD para el DMQ

A continuación se presentan los resultados del cálculo de ISUD para el DMQ con el supuesto de operación sin informalidad.

Tabla 4. Cálculo del indicador ISUD para el DMQ

ISUD para DMQ	
Parámetro	DMQ Solo formales
APD	11,43
GID	63,11
SSP	41,67
LDF	1,40
ISUD	42.142

Índice de Demanda Insatisfecha Significativa	Al ser el ISUD > 531 Existiría demanda Insatisfecha, por tanto <u>es viable incrementar la flota</u> Significativa
---	--

Fuente: Metodología SUD.

Elaboración: Consultor Consorcio Propraxis GSD Plus

El valor del ISUD para el DMQ, revela que los usuarios experimentarían esperas inadmisibles para acceder a un taxi en el supuesto en el que operen únicamente los vehículos formales actuales (ISUD DMQ > 531), lo cual indica que es necesario el incremento de permisos de operación para corregir esta condición no deseable para los usuarios.

Con el fin de determinar el número de nuevos permisos de operación viables a implementar para obtener tiempos de espera razonables para los usuarios, el modelo plantea una correlación entre la población y el número de permisos de operación, en función de los tiempos de espera. Dicha correlación se expresa a través de un modelo matemático SUDSIM, que predice el número de permisos de operación adicionales que permiten eliminar la demanda insatisfecha significativa.

SUDSIM representa una síntesis de un trabajo de simulación de cola que se utilizó previamente (1989 a 2002) para predecir el alivio de la demanda no satisfecha significativa y el factor ISUD descrito anteriormente (de ahí el término SUDSIM). El beneficio de este enfoque es que proporciona una relación directa entre la escala del factor ISUD y el número de nuevos permisos de operación requeridos.

En la siguiente tabla se pueden apreciar los valores de entrada y las salidas del modelo.

Tabla 5. Cálculo de nuevas licencias para el DMQ con base en modelo ISUD

<i>Incremento De Flota</i>		
<i>Inputs</i>	<i>Población DMQ 2017</i>	2.606.220
	<i>Permisos de operación</i>	16.024
	<i>Número de habitantes por taxi</i>	163
	<i>ISUD (x)</i>	42.142
<i>Función del modelo</i>	<i>b0: Pendiente de la función del modelo predictivo</i>	-29.32
	<i>b1: Variación del % de incremento de permisos por cada unidad de variación en el coeficiente ISUD</i>	0,000975
	<i>b2 : Variación del % de incremento de permisos por cada variación en el logaritmo natural del número de habitantes por taxi en operación</i>	5.291
<i>Outputs</i>	<i>SUDSIM (y):</i>	0,387
	<i>% Incremento de permisos de operación</i>	54%
	<i>Nuevos permisos de operación viables a incrementar</i>	8.693

Fuente: Metodología SUD.

Elaboración: Consultor Consorcio Propraxis GSD Plus

Conforme el análisis realizado por el Consultor, en conclusión, para obtener un tiempo de espera y un nivel de servicio aceptable para los usuarios del DMQ, medidos a través del ISUD, **se requieren 8.693 nuevos permisos de operación**. El otorgamiento de los permisos de operación deberá estar sujeto a las condiciones documentales y de calidad que defina la autoridad.

d. Formas de operación del servicio tipo taxi en el DMQ

a. Operación Servicio Formal

La normatividad vigente establece dos grandes grupos de prestación del servicio, el Convencional y el Ejecutivo. Particularmente en el DMQ la ordenanza 0047 de 2011, estableció una subdivisión del servicio convencional en Urbano Ordinario, Urbano Periférico y Urbano Rural según el área de operación. En la siguiente ilustración se sintetiza la clasificación del servicio de taxi.

Ilustración 5. Clases y Subclases del Servicio Comercial de Pasajeros tipo Taxi en el DMQ



Fuente: ORDM 0047_11. Elaborado: Por el Consultor Consorcio Propraxis GSD Plus

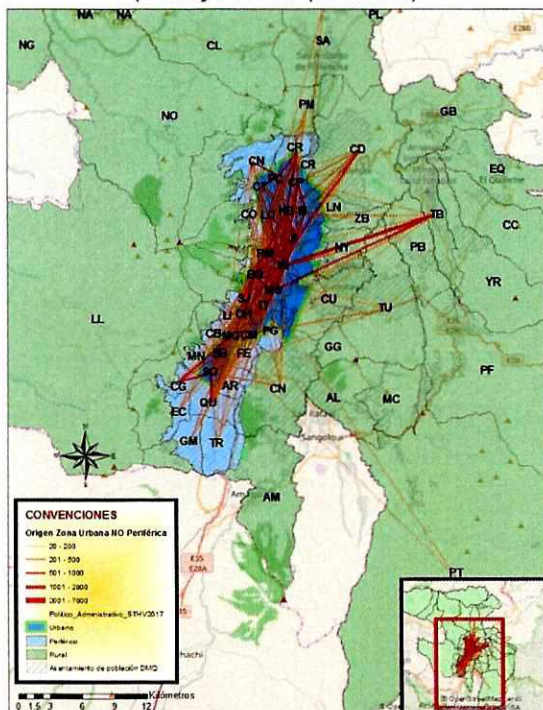
i. Efectividad de la reglamentación sobre clasificación

Del análisis de efectividad del cumplimiento de las disposiciones sobre la clasificación y operación del servicio de taxi en el DMQ, realizado por el Consultor a partir del levantamiento de información, se encontró lo siguiente:

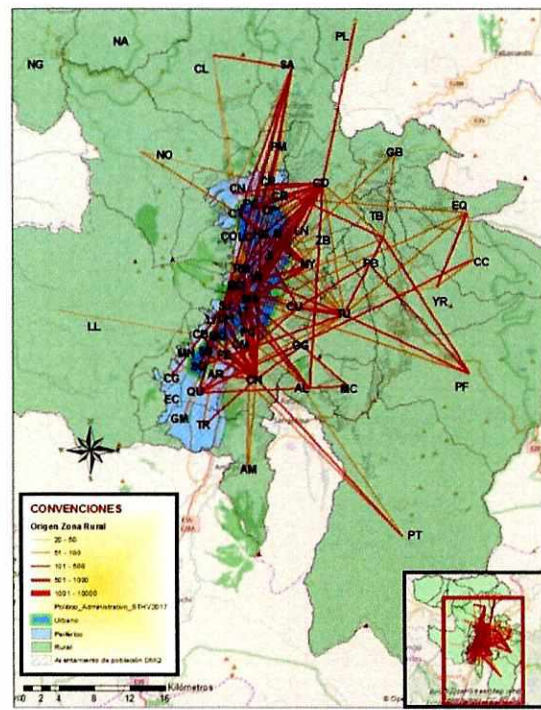
- Existe un amplio porcentaje de población, el 45%, que desconoce las disposiciones normativas en cuanto a la clasificación y declaran que no existe ninguna diferencia entre las diferentes modalidades de operación de taxi formal.
- El 51 % de los conductores considera que la subclasificación no funciona, debido a que no se respetan las disposiciones, no evita la competencia en las zonas asignadas a cada cual, y no es equitativa con todos los prestadores del servicio.
- Las disposición normativa de área de operación para la subclase periférica no se cumple (no tiene una clara delimitación), esto se debe a que la oferta responde a la demanda entre pares origen-destino interzonales (véase Ilustración 6) y dado que tampoco existe una diferenciación tarifaria, un taxista se verá motivado a recoger usuarios en un lugar cercano al destino de su último viaje aun cuando no corresponda a su zona asignada, para no incurrir en los costos operacionales que implica volver en vacío. En la Ilustración 7, se aprecia que los servicios periféricos trabajan tanto dentro como fuera de su ámbito de operación autorizado ocupando zonas del servicio rural y zonas urbanas centrales (no periféricas).

Ilustración 6. Pares orígenes destinos interzonales

Pares origen destino -origen urbano
(incluye zona periférica)-



Pares origen destino -origen rural-



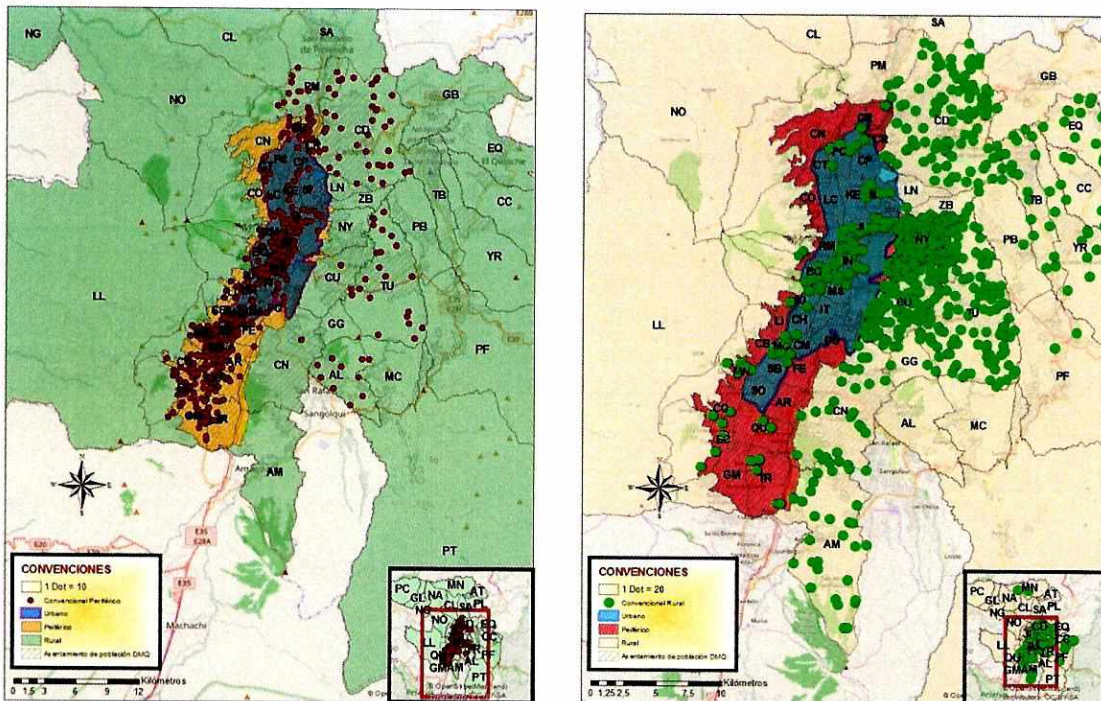
Fuente: Encuestas a usuarios.

Elaboración: Consultor Consorcio Propraxis GSD Plus

Ilustración 7. Orígenes de viaje por tipo de servicio: Urbano Periférico, Urbano Rural,

Orígenes de viaje Servicio Convencional
Urbano Periférico

Orígenes de viaje Servicio Convencional
Urbano Rural



Fuente: Encuestas a usuarios.
Elaboración: Consultor

- No existe diferenciación en términos de calidad, ni de tarifa entre los servicios convencionales y ejecutivos (a excepción de la vida útil).
- Los servicios ejecutivos no limitan el abordaje de sus pasajeros a través de radioteléfono o aplicaciones dispuestas para ello como lo establece la norma. El 46% de los servicios son abordados en la calle.
- Se identificaron los siguientes desincentivos en la clasificación de la norma, debido a que no se cuenta con tarifas diferenciales:
 - Convencionales rural y periférico: Asumir costos en vacío para volver hasta la zona asignada.
 - Ejecutivos: Asumir costos en vacío de volver al parqueadero y únicamente tomar servicios a través de radioteléfono y aplicaciones.
 - Todos: Operar en horas nocturnas.

ii. Propuesta de modificación sobre la clasificación del servicio

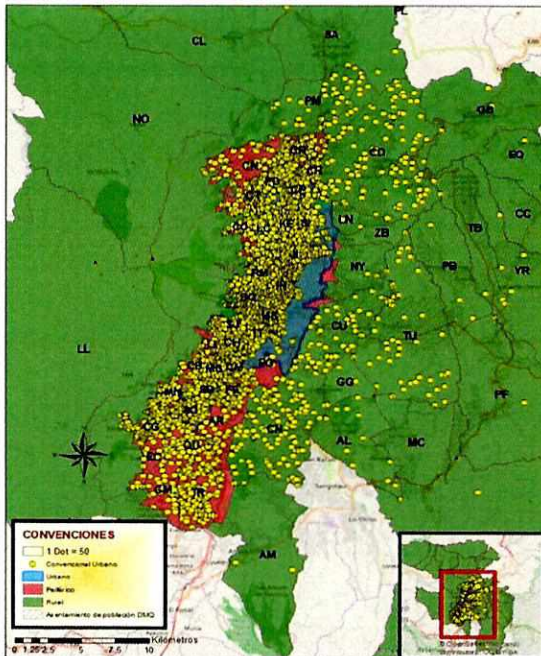
Con base en las evidencias de efectividad de la operación, el Consultor recomienda mantener la clasificación del servicio Convencional Urbano Ordinario, Convencional Urbano Rural y Ejecutivo.

Se propone desmontar la clasificación “Convencional Urbano Periférico” debido a que las dinámicas de movilidad condicionan la operación y no existen incentivos que hagan que el operador únicamente recoja pasajeros en las zonas de operación asignadas cubriendo los costos de operación en vacío que generaría su retorno.

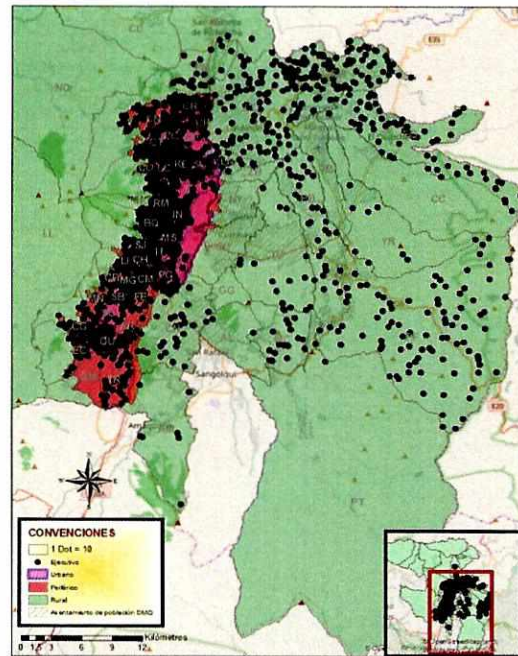
Los usuarios de la zona definida como periférica actualmente cuentan, además del servicio de taxi urbano periférico, con servicio de taxi convencional y ejecutivo como se aprecia en la Ilustración 8. Cabe recalcar que la operación del taxi convencional urbano periférico no se diferencia de la que realizan los servicios ejecutivo y convencional en la zona antes mencionada.

Ilustración 8. Orígenes de viaje por tipo de servicio: Convencional Urbano Ordinario y Ejecutivo

Orígenes de viaje Servicio Convencional Urbano Ordinario



Orígenes de viaje Servicio Ejecutivo



Fuente: Encuestas a usuarios. Elaborado por el Consultor Consorcio Propraxis GSD Plus

Se propone con respecto a la clasificación del servicio Ejecutivo, establecer más altos parámetros de calidad que lo posicionen como un servicio diferenciado, tal y como lo pretende la reglamentación. En este caso es posible establecer diferenciaciones tarifarias para garantizar que los abordajes de pasajeros se den únicamente a través de radioteléfono o aplicaciones móviles, disipando así el desincentivo que representan los recorridos en vacío que implican regresar a un patio hasta lograr la asignación de un usuario.

e. Conclusiones del estudio

- La flota operativa actual del DMQ está compuesta por 16.024 vehículos formales y 13.323 informales levantados en campo.
- La demanda actual de viajes en taxi del DMQ en un día típico es de 226.352 viajes. La hora de máxima demanda se presenta entre las 7:00 y 8:00 de la mañana, intervalo en el que se estima se efectúan 23.070 viajes.
- Para obtener unos tiempos de espera y un nivel de servicio aceptable para los usuarios del DMQ, medidos a través del ISUD, se requieren 8.693 nuevos permisos de operación.
- Se considera viable mantener la clasificación Convencional Urbana Ordinaria, Convencional Urbana Rural y Ejecutiva. Se propone desmontar la clasificación

Convencional Periférica, considerando que en la zona definida como periférica actualmente cuentan, además del servicio de taxi urbano periférico, con servicio de taxi convencional y ejecutivo, sin que exista distinción en su operación entre ellos.

- En cuanto a políticas de regulación se recomienda realizar una actualización para el DMQ incorporando estrategias para el mejoramiento de la calidad del servicio, la cobertura y el acceso, conforme lo señalado en el numeral anterior del presente documento.
- Se recomienda hacer uso de las herramientas tecnológicas de los operadores, tales como los GPS para asegurar la cobertura, aplicaciones móviles que faciliten la asignación de un vehículo al usuario y le informe los costos por anticipado, y sistemas de pago con tarjeta para promover la seguridad personal de los usuarios.

II. ANÁLISIS Y RECOMENDACIÓN

Cumpliendo con el mandato y el plazo previsto en el artículo innumerado (21) de la Ordenanza Metropolitana No. 047, sancionada el 15 de abril del 2011, es deber del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito determinar la oferta y demanda actual del servicio de transporte comercial en taxi, por lo que la Secretaría de Movilidad recomienda, acoger los resultados del estudio de oferta y demanda efectuados, para que, mediante Ordenanza Metropolitana se disponga reaperturar los trámites tendientes a la obtención de informes previos de constitución jurídica de nuevas operadoras de transporte en taxi, emisión de títulos habilitantes e incremento de cupo, según corresponda, que permita cubrir la demanda insatisfecha que corresponde a un total de ocho mil seiscientos noventa y tres (8693) unidades vehiculares que serán destinadas a la prestación del servicio de taxi en sus distintas clases y subclases.

Adicionalmente, conforme el análisis de efectividad del servicio y en cuanto a políticas de regulación se refiere, se recomienda actualizar íntegramente la normativa inherente al régimen administrativo aplicable para el servicio de taxi en el DMQ, debiendo contemplar en la misma mecanismos de control efectivos que permitan mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social de las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio en esta modalidad, según las conclusiones del estudio anteriormente detalladas; cuyas disposiciones además deberán guardar armonía con las competencias que ejerce el Distrito Metropolitano de Quito conforme la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Por lo expuesto, se considera necesario impulsar el proyecto de Ordenanza Metropolitana sustitutiva de la Ordenanza Metropolitana No. 047, sancionada el 15 de abril del 2011, reformatoria a la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero del 2008, que establece el Régimen Administrativo para la prestación del servicio de taxi en el Distrito Metropolitano de Quito, que ha sido puesta en su conocimiento con las recomendaciones aquí señaladas.

Atentamente,



Rubén Darío Tapia Rivera
SECRETARIO DE MOVILIDAD
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO



Con copia: Licenciado
Eddy Sánchez
Presidente
Comisión de Movilidad

SECRETARÍA GENERAL
RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS
HORA: 16:45
09 JUN 2017
QUITO
2 hojas



Expediente Procuraduría No. 2015-00914

D.M. de Quito, 09 JUN. 2017

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

De mi consideración:

En relación al oficio SG 1526 de 06 de junio de 2017, por medio del cual solicitó a esta dependencia la emisión de un informe legal respecto del proyecto de Ordenanza Metropolitana Sustitutiva de la Ordenanza Metropolitana No. 047, sancionada el 15 de abril de 2011, Reformatoria a la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, que establece el Régimen Administrativo para la prestación del servicio de taxi en el Distrito Metropolitano de Quito, cúmpleme en manifestar:

Competencia:

De conformidad con la Resolución A 004 de 12 de febrero de 2015 y el encargo efectuado por el señor Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, mediante acción de personal No. 51-751 de 12 de enero de 2016, quien suscribe es competente, en calidad de Procurador Metropolitano encargado, para emitir el siguiente informe.

Antecedentes:

1. Mediante oficio No. SM-0800-2017 de 6 de junio de 2017 el Secretario de Movilidad del MDMQ, remite al señor Alcalde del MDMQ el proyecto de Ordenanza Sustitutiva al Régimen Administrativo de Taxis DMQ, en su parte pertinente señala lo siguiente:

“En ejercicio de las competencias encomendadas a esta Secretaría de Movilidad, en calidad de entidad rectora de las políticas en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se ha considerado necesario implementar cambios jurídicos integrales al régimen administrativo para la prestación del servicio de transporte comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito, contenidos en las Ordenanzas Metropolitanas mencionadas y que han sido emitidas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito a través del Concejo Metropolitano.”

2. Con oficio No. A 0157 de 6 de junio de 2017, el señor Alcalde Metropolitano remite a la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito el referido proyecto de Ordenanza, a fin de que sea puesto en conocimiento de la Comisión que corresponda, para su trámite pertinente previo conocimiento del Concejo Metropolitano.

Análisis:

Revisado el proyecto de ordenanza metropolitana, se realizan las siguientes observaciones:

1. De la revisión efectuada a la parte expositiva del proyecto de ordenanza, recomendamos

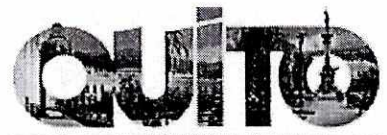
Página 1 de 3

Comisión de Movilidad
10/06/2017

29

- incorporar la información y estudios técnicos que motiven la promulgación de dicho cuerpo normativo.
2. En la parte considerativa del proyecto de ordenanza, creemos pertinente eliminar los considerandos séptimo, octavo, y el literal a) referido en el décimo, en razón de que dicha base legal refiere a las competencias de la Agencia Nacional de Tránsito.
 3. Se recomienda eliminar del contenido del artículo 1 del proyecto de ordenanza, lo siguiente “*por parte de las Operadoras autorizadas a prestar el servicio, conductores y conductoras, proveedores, usuarios y Autoridades Metropolitanas, en el ámbito de sus competencias.*”, ya que el texto referido recoge lo ya señalado en el artículo 2, que determina el ámbito de aplicación del proyecto de ordenanza.
 4. En el tercer y cuarto inciso del artículo 11 del proyecto normativo se determinan intrínsecamente dos plazos que empezarían a correr paralelamente a partir de la notificación de la resolución de informe previo de constitución jurídica: el primero vigencia de noventa (90) días para el informe de factibilidad y el segundo, de ciento veinte (120) días para la constitución jurídica propiamente dicha de la operadora, lo que ocasionaría que quede un espacio efectivo de treinta (30) días para concluir el trámite de constitución jurídica. En tal virtud, se recomienda verificar que dichos plazos sean los oportunos a fin de conseguir la finalización del trámite de constitución jurídica y prevenir en lo posterior posibles reformas de actos administrativos.
Así también, se considera oportuno por técnica legislativa se precise el detalle de cada uno de los requisitos y condiciones al cual refiere el referido artículo identificándolos con numerales o literales según sea el caso.
 5. En las primeras líneas del artículo 13 se debería establecer de manera directa, que una vez constituida la persona jurídica, el o la Representante Legal de la Operadora, podrá solicitar el permiso de operación.
 6. En el artículo 15 se debería precisar lo que se entiende por las salvedades de “*caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobada por la Operadora*”, se recomienda su verificación en los términos del Artículo 30 del Código Civil, o de ser el caso su eliminación correspondiente.
 7. En el artículo 19 se recomienda verificar el contenido de los dos incisos, ya que gran parte de su contenido refiere a lo mismo, por tanto sería aconsejable se unifique o se mejore su redacción.
 8. Se recomienda la incorporación de un Artículo Único que determine el Parágrafo, Título, Capítulo o Sección de la Ordenanza Metropolitana No 247, en la cual se incorporaría el proyecto normativo analizado.
También, se deberá sustituir en todo el Proyecto, la numeración del articulado que actualmente dice: “Art. 1.-” de la siguiente manera “Art. ... (1).-”
 9. Finalmente, a lo largo del proyecto de ordenanza no se especifica la reforma a la Ordenanza Metropolitana No 247, por lo cual se recomienda incluir un artículo o disposición general que determine cuál sería la reforma o reformas a dicho cuerpo legal; particularmente lo relativo a la disposición general décimo primera de la Ordenanza ibídem, respecto de la posibilidad de constitución de compañías o cooperativas de transporte público terrestre dentro del Distrito Metropolitano de Quito, el cual deberá sujetarse al estudio técnico correspondiente a cargo de la Secretaría de Movilidad, que justifique dicho procedimiento.

Incorporadas al proyecto de Ordenanza las observaciones y recomendaciones constantes en el presente informe, el proyecto presentado no escaparía a las posibilidades constitucionales y legales para ser conocido y resuelto por el Concejo Metropolitano de Quito, por lo cual esta Procuraduría Metropolitana emite criterio favorable.



PROCURADURÍA
METROPOLITANA

Los informes técnicos de sustento de los Proyectos de Ordenanza que se presenten para conocimiento del Concejo Metropolitano de Quito, son de exclusiva responsabilidad de los órganos que los emiten.

El presente informe no vierte opinión respecto a la oportunidad, mérito o conveniencia de las decisiones del órgano legislativo o administrativo del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Hago válida la ocasión para expresarle mis sentimientos de consideración y estima.

Atentamente.

Dr. Gianni Frixone Enriquez.
Procurador Metropolitano (E).

CC. Lic. Eddy Sanchez.
Presidente de la Comisión de Movilidad.

CC. Rubén Darío Tapia Rivera.
Secretario de Movilidad del MDMQ.

18