

2024, IT-SM-DMPPM-067**INFORME DEL IMPACTO EN LA MOVILIDAD QUE SE GENERARÍA EN LAS ZONAS URBANAS, RURALES Y PERIFÉRICAS EN EL DMQ, EN EL CASO DE LA ENTRADA EN VIGENCIA DE LA PROPUESTA DEL CONCEJAL ÁNGEL VEGA, LA CUAL SE ENCAMINA EN ARMONIZAR EL CÓDIGO MUNICIPAL CON EL ARTÍCULO 62 DEL REGLAMENTO A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DONDE CONSTAN DOS SUBTIPOS DE TAXIS: CONVENCIONALES Y EJECUTIVOS”.**

Dirección Metropolitana de Políticas y
Planeamiento de la Movilidad
05/07/2024

1. ANTECEDENTES

Mediante Memorando Nro. GADDMQ-SM-AJ-2024-0549-M, de 12 de junio de 2024, con el cual se pone en conocimiento: “(...) Oficio Nro. GADDMQ-DC-RCMF-2024-0344-O, de 11 de junio de 2024, la Mgs. Maria Fernanda Racines Corredores, Concejala Metropolitana, solicita lo siguiente: “En atención a la información tratada en la mesa de trabajo de la Comisión de Movilidad, realizada el 06 de junio 2024 en el punto II del proyecto de ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL EN EL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD, TÍTULO IV, CAPÍTULO I NORMAS GENERALES, SECCIÓN I DE LAS COMPETENCIAS Y NATURALEZA DEL SERVICIO y conforme lo determina el artículo 67.62 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, en mi calidad de Presidenta de la Comisión, me permito solicitar:

- *Informe del número de taxis convencionales por cada subclase. (Servicio de Taxi Convencional en Parroquias Urbanas u Ordinario; Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales; Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas Periféricas) en el Distrito Metropolitano de Quito.*
- *Informe del Impacto en la movilidad que se generaría en las zonas urbanas, rurales y periféricas en el DMQ, en el caso de la entrada en vigencia de la propuesta del concejal Ángel Vega, la cual se encamina en armonizar el Código Municipal con el artículo 62 del Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial donde constan dos subtipos de Taxis: Convencionales y Ejecutivos”.*

En este sentido, se plantea como documentos base el Plan Maestro de Movilidad, las consultorías, los documentos y proyectos que posee la Secretaría de Movilidad para el análisis del proyecto de ordenanza y la emisión del respectivo criterio.

2. DESARROLLO

Para un análisis comprensivo de la situación de los taxis en la ciudad es importante analizar la normativa nacional y local al respecto. Es así, que la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial (LOTTTSV) y su reglamento, define las modalidades de taxi que existen.

Por otra parte, mediante la Ordenanza de Plan Urbanístico Complementario No. PUC-001-2024, se establece la: “ORDENANZA QUE CONTIENE EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO –PMMS DMQ (2023-2042) JUNTO CON SUS DIEZ PLANES Y DOS DOCUMENTOS COMPLEMENTARIOS”, que en su parte pertinente incluye proyectos y medidas para

gestionar la demanda de viajes, mejorar el sistema de transporte comercial y promover una movilidad eficiente.

2.1. Documentos de referencia.

2.1.1. Reglamento a la LOTTTSV

Un extracto del artículo 62 de la Reglamento a la LOTTTSV, establece:

Transporte Comercial en Taxis

1. Definición y Regulación:

- Los taxis se definen como vehículos destinados al transporte público de pasajeros, que prestan servicio puerta a puerta y están sujetos a una tarifa previamente establecida.

2. Requisitos para Operar:

- Los conductores de taxis deben cumplir con ciertos requisitos como la obtención de licencias específicas, certificaciones de aptitud, y pasar inspecciones técnicas regulares para asegurar la seguridad y la calidad del servicio.

3. Tarifas y Operación:

- Las tarifas para el servicio de taxis son reguladas y deben ser visibles para los pasajeros. Además, los taxis deben contar con taxímetros para calcular las tarifas basadas en la distancia recorrida y el tiempo de servicio.

4. Normas de Seguridad y Calidad:

- Se establecen estándares de seguridad que los taxis deben cumplir, incluyendo el mantenimiento regular del vehículo y la capacitación de los conductores en temas de seguridad vial y atención al cliente.

5. Regulación y Control:

- Las autoridades de tránsito locales tienen la responsabilidad de regular y supervisar el funcionamiento de los taxis, asegurando el cumplimiento de las normativas establecidas y aplicando sanciones en caso de infracciones.

En forma general el reglamento establece lineamientos claros sobre Transporte Comercial en Taxis, asegurando que preste un servicio seguro y eficiente a los usuarios.

2.1.2. Código Municipal

Sobre la clasificación de los taxis en el Distrito Metropolitano de Quito se establece en el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito. Según el artículo 3025 (06-2024), el servicio de taxi se clasifica en dos categorías principales: convencional y ejecutivo.

1. “Servicio de Taxi Convencional:

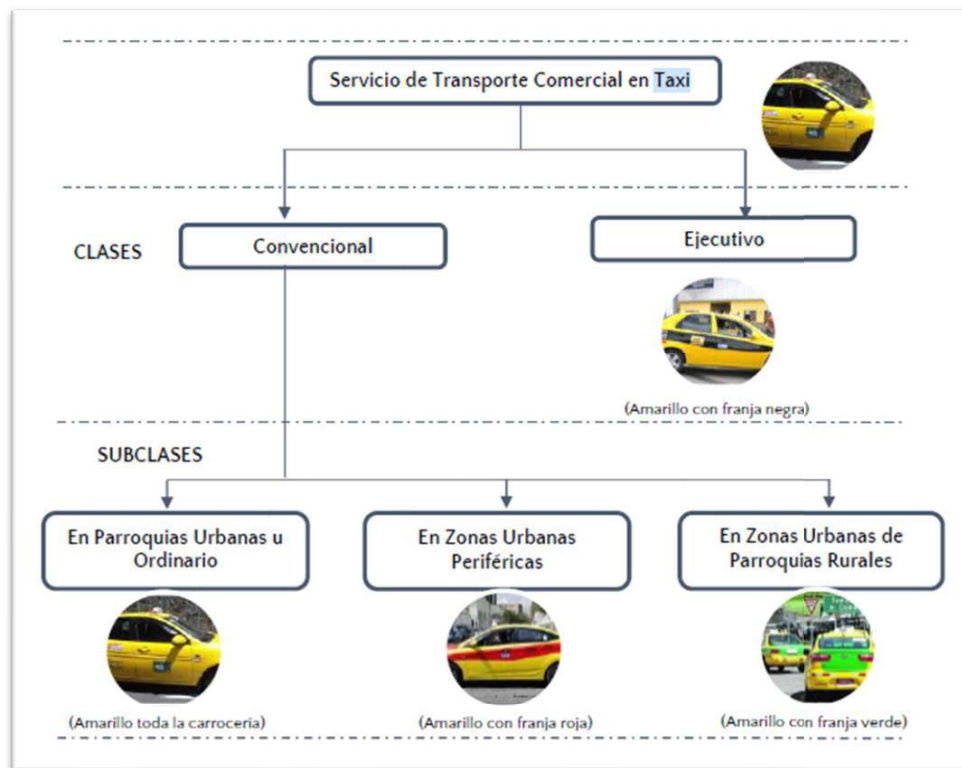
- **Servicio de Taxi Convencional en Parroquias Urbanas u Ordinario:** Este servicio se presta dentro de todo el ámbito territorial del Distrito Metropolitano de Quito sin restricción territorial.
- **Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales:** Este servicio se presta exclusivamente dentro de la zona urbana de una parroquia rural o entre zonas urbanas de parroquias rurales vecinas. Eventualmente, los conductores pueden trasladar usuarios desde el ámbito territorial autorizado hacia otras zonas urbanas

del Distrito, pero no pueden recoger usuarios en estos destinos eventuales.

- **Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas Periféricas:** Este servicio se presta en un sector determinado en el permiso de operación dentro de las zonas urbanas del Distrito calificadas como periféricas por la Secretaría responsable de la Movilidad. Bajo ningún concepto estos vehículos pueden circular fuera del sector determinado en el permiso de operación.

2. Servicio de Taxi Ejecutivo:

- Este servicio se presta al usuario en las zonas urbanas del Distrito Metropolitano de Quito sin otra restricción territorial, siempre que se haga en la modalidad de "puerta a puerta" y que el servicio sea requerido por el usuario a través de un centro de operaciones o un aplicativo móvil autorizado."



Fuente: PMMS 2023-2042

Estos conceptos tenían el objetivo de que los taxis operen según la zona y la modalidad de operación, para tener un servicio diferenciado y ajustado a las necesidades de movilidad de los habitantes y visitantes de las diferentes zonas y parroquias del DMQ.

2.1.3. Plan Maestro de Desarrollo y Ordenamiento Territorial ¹

¹ MDMQ, SHOT, Ordenanza_pmdot-pugs_no.003-2024(1), 2024-MAYO

Dentro del Plan de Desarrollo y ordenamiento territorial se hace referencia al Transporte Comercial en Taxis, de la siguiente manera:

1. **Artículo 53: Lineamientos para la articulación del sistema de movilidad**
 - Inciso d): Establece que el servicio de taxi debe formar parte del sistema de transporte público integrado y garantizar una cobertura adecuada, tarifas justas y servicios de calidad para los usuarios (Pág. 45).
2. **Artículo 55: Condiciones para la operación del servicio de taxi**
 - Se detallan las condiciones que deben cumplir los taxis para operar en el Distrito Metropolitano de Quito, incluyendo requisitos técnicos, condiciones de seguridad, y normas de operación (Pág. 47).
3. **Artículo 57: Regulación de tarifas**
 - Se menciona la implementación de una regulación específica para las tarifas del servicio de taxi, la cual debe ser revisada y actualizada periódicamente para asegurar la equidad y accesibilidad del servicio (Pág. 48).
4. **Artículo 60: Tecnologías y sistemas de monitoreo**
 - Se dispone la incorporación de tecnologías y sistemas de monitoreo en los taxis para mejorar la seguridad, eficiencia y calidad del servicio. Esto incluye la instalación de GPS y sistemas de comunicación en tiempo real (Pág. 49).

Dentro de la mencionada ordenanza se detallan cómo el servicio de transporte comercial en taxi está integrado en el Sistema de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, especificando las condiciones operativas, la regulación de tarifas y la incorporación de tecnologías para mejorar el servicio.

2.1.4. Plan Maestro de Movilidad de Movilidad Sostenible²

En el PMMS 2023-2042 tomo 2, de la información levantada para el diagnóstico mediante encuestas y trabajo de campo y oficina en el año 2022-2023, definición de la matriz Origen Destino, la partición modal y los motivos de viajes, se ha identificado lo siguiente:

Diagnóstico:

1. **Oferta de taxis:**
 - Cerca del 54% de los taxis circulan sin servicio en las calles del DMQ, lo que sugiere una oferta excesiva o una demanda insuficiente.
 - La circulación en vacío representa un problema económico para los conductores y contribuye a la congestión, contaminación y siniestralidad vial.
2. **Demanda de taxis:**
 - La demanda de taxis ha aumentado debido a la preferencia de los usuarios por evitar sitios concurridos tras la pandemia de COVID-19.
 - Los usuarios de taxi son principalmente mujeres (60%), probablemente debido a viajes de cuidado y mayor accesibilidad.
 - Las personas de mayores ingresos tienden a preferir el uso de taxis.
3. **Eficiencia operativa:**
 - Un 53,7% de los taxis circulan vacíos, lo que indica una operación ineficiente del servicio.

² 2. PLAN DE TRANSPORTE DE VEHÍCULOS COMERCIALES (TAXIS, CARGA LIVIANA, ESCOLAR E INSTITUCIONAL Y TURÍSTICO) Y DE CUENTA PROPIA (2024, SM, MDMQ)

4. **Regulación y normatividad:**
 - Los taxis están sujetos a regulaciones estrictas en cuanto a tipo de servicio, cupos, tarifas, seguros e idoneidad del conductor.
5. **Competencia con plataformas:**
 - Servicios no regulados como Uber e Indriver operan en el DMQ, lo que plantea un desafío para la regulación y competencia justa con los taxis tradicionales (DIGITAXI, UNITAXI, CLIPP y otras).

2.1.4.1. Datos Importantes sobre Taxis en el Distrito Metropolitano de Quito:

1. **Participación Modal:**
 - Los taxis representan el 11% de la participación modal en las vías del DMQ.
2. **Ocupación de Taxis:**
 - Un 53.7% de los taxis circulan sin pasajeros, lo que indica una alta ineficiencia en la operación del servicio.
3. **Principales Zonas de Viajes en Taxi:**
 - Las parroquias con más viajes en taxi son Ñaquito (12,310 viajes/día) y Calderón (8,662 viajes/día) como generadoras de viajes.
 - Las parroquias que más atraen viajes en taxi son Ñaquito (13,256 viajes/día) y Calderón (9,295 viajes/día).
4. **Usuarios de Taxi:**
 - El 60% de los usuarios de taxi son mujeres, probablemente debido a la necesidad de realizar viajes de cuidado y transportar personas o paquetes.
 - Los usuarios de taxi tienden a ser personas de mayores ingresos debido a la asequibilidad limitada de este modo de transporte.
5. **Impacto de la Pandemia COVID-19:**
 - La demanda de taxis y plataformas tecnológicas como Uber ha aumentado, ya que los usuarios prefieren evitar sitios concurridos tras la pandemia.
6. **Desafíos Identificados:**
 - La alta circulación de taxis sin pasajeros genera problemas económicos para los conductores, así como externalidades negativas como contaminación y congestión.
 - No existe un estándar nacional o internacional para determinar la cantidad óptima de taxis, lo que complica la regulación de la oferta.

2.1.4.2. Recomendaciones del PMMS 2023-2042:

1. **Mejora del Servicio de Taxis:**
 - Evaluar y ajustar la oferta de taxis para evitar la sobreoferta y promover el uso de tecnologías para mejorar la eficiencia operativa.
 - Implementar estrategias de seguridad social como botones de pánico y líneas telefónicas para denuncias.
 - Promover la transición hacia vehículos eléctricos o con tecnologías limpias.
 - Integrar y regular los servicios de plataformas tecnológicas de movilidad para garantizar competencia justa y seguridad de los usuarios
2. **Fortalecer el servicio de taxi:**
 - Evaluar y ajustar la oferta de taxis para evitar la sobreoferta.

- Promover el uso de tecnologías para mejorar la eficiencia operativa, como aplicaciones para acercar la oferta y demanda.
- Actualizar periódicamente las tarifas para reflejar las condiciones del mercado.
- 3. Mejorar la seguridad y confianza:**
 - Implementar estrategias de seguridad social, como botones de pánico y líneas telefónicas para denuncias.
 - Capacitar a los conductores en prácticas seguras y respetuosas.
 - Mantener buenas condiciones mecánicas y de higiene en los vehículos.
- 4. Promover el uso de tecnologías limpias:**
 - Fomentar la transición hacia vehículos eléctricos o con tecnologías limpias.
 - Realizar estudios de mercado para identificar y superar barreras para la adopción de estas tecnologías.
 - Exigir estándares EURO altos en caso de continuar con vehículos de combustibles fósiles.
- 5. Integración y regulación de plataformas:**
 - Trabajar en la formalización y regulación de servicios de plataformas tecnológicas de movilidad para garantizar la competencia justa y la seguridad de los usuarios.
- 6. Optimización de zonas amarillas:**
 - Evaluar periódicamente la pertinencia de las zonas amarillas y ajustar según las necesidades urbanísticas.
 - Promover el uso de taxis mediante aplicaciones como parte de la cadena multimodal de transporte.

Estas recomendaciones están diseñadas para mejorar la eficiencia, seguridad, sostenibilidad y calidad del servicio de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito, asegurando una mejor integración en el sistema de movilidad urbana.

2.1.5. Estudio para determinar la oferta y demanda del servicio de taxi en el Distrito Metropolitano de Quito (GSD+, PROPAXI SM 2017).

El estudio en mención, fue desarrollado en el año 2017 – 2018, y permitió Estimar la Demanda Actual y Oferta Necesaria Para Cubrirla, comprende los siguientes temas:

- 1. Objetivo del Estudio:**
 - Determinar la oferta y demanda del servicio de taxi en el DMQ.
 - Analizar la efectividad de la operación de las distintas clases y subclases del servicio de taxi.
 - Proponer ajustes técnicos para la continuidad o modificación del servicio.
- 2. Clases y Subclases de Taxis:**
 - Convencional Urbano Ordinario
 - Convencional Urbano Periférico
 - Convencional Urbano Rural
 - Ejecutivo
- 3. Operación del Servicio Formal:**
 - **Conocimiento de Usuarios y Conductores:**
 - 55% de los usuarios conocen las diferencias entre las clases de servicio.
 - La mayoría de los conductores conoce la clase y subclase de su permiso de operación.
 - **Percepción de Efectividad:**

- 51% de los conductores considera que la clasificación de taxis no funciona debido a la falta de cumplimiento de las regulaciones.
- **Zonas de Operación:**
 - Conductores de servicios periféricos y rurales a menudo operan fuera de sus áreas asignadas.
- **Uso del Taxímetro:**
 - 78% de los usuarios reportan que los conductores usan el taxímetro.
- **Limpieza y Confort:**
 - Percepción positiva de limpieza y confort en los taxis formales, aunque el servicio periférico tiene la percepción más baja.
- **Cinturón de Seguridad:**
 - Promoción del uso del cinturón de seguridad es más frecuente en el servicio rural.

2.2. Análisis del Transporte Comercial Taxis en el DMQ

De la información obtenida de otras ciudades en Latinoamérica, se ha podido determinar la tasa estimada de taxis por cada 1.000 habitantes.

Ciudad	País	Población (2022)	Tasa #Tx/1000 habitantes	Fuente
Ciudad de México	México	9.209.944	3,6	Forbes
Buenos Aires	Argentina	3.120.612	2,4	Gobierno de Buenos Aires
Lima	Perú	9.751.717	6,0	Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)
Santiago	Chile	6.254.314	1,8	Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones de Chile
Bogotá	Colombia	7.181.469	2,5	Secretaría de Movilidad de Bogotá

Fuente: Variada, Secretaría de Movilidad, 2022

Para el caso del DMQ la tasa por cada 1.000 habitantes se ha tomado en consideración los taxis regulados, en proceso de regularización y un estimado de taxis informales (piratas) se ha determinado lo siguiente:

En Quito, la tasa de taxis por cada 1000 habitantes se puede calcular a partir de la información disponible. De acuerdo a datos proporcionados por AMT (Nov, 2022) en Quito se tenía:

TAXIS DMQ (Nov-2022)	UNIDAD
Convencional	12.026
Convencional Rural	1.321
Convencional Parroquial	726
Ejecutivos	5.045
Sin Unidad	1.072
Registros Sin Información	139
Concesión nuevas operadoras	6.115
TOTAL	26.444

Fuente: IT-SM-DM PPM-034/2024, AMT Nov-2022

De acuerdo al censo poblacional (INEN, 2022) la población total del DMQ es de 2,679,722 habitantes, distribuidos de la siguiente manera:

Zona	Habitantes (2022)
Urbana (Quito):	1 763 275
Cabeceras Parroquiales Urbanas:	Incluidas en la zona urbana
Periféricas:	Incluidas en la zona urbana
Rurales:	916 447

Fuente: INEN, censo de población y vivienda, 2022

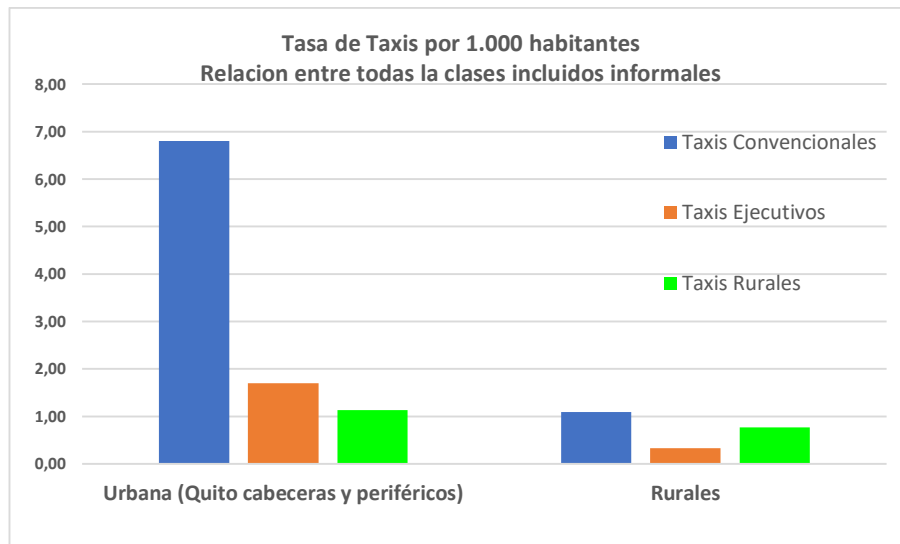
De donde se puede calcular la tasa aproximada de taxis por cada 1.000 habitantes:

Taxis Formales³:

- 26.444 taxis formales para una población de 2.679.722 habitantes.
- Tasa: aproximadamente 9,87 taxis por cada 1.000 habitantes

Es importante mencionar que el numero de taxis convencional rural y convencional parroquial alcanza un numero del 7% del total de taxis.

De la información antes presentada, se realizó una **estimación** de la tasa de taxis por cada 1.000 habitantes, para la zona urbana y rural, obteniéndose los siguientes resultados (para lo cual se utilizó la información a noviembre de 2022, remitida por la AMT y contenida en el informe técnico IT-SM-DMPPM-034/2024 para el número de taxis formales y una estimación de acuerdo a datos del PMMS (2022) y GSD+(2017) para informales distribuidos en el territorio, no siendo un dato exacto). Con dicha información de infirió lo siguiente:

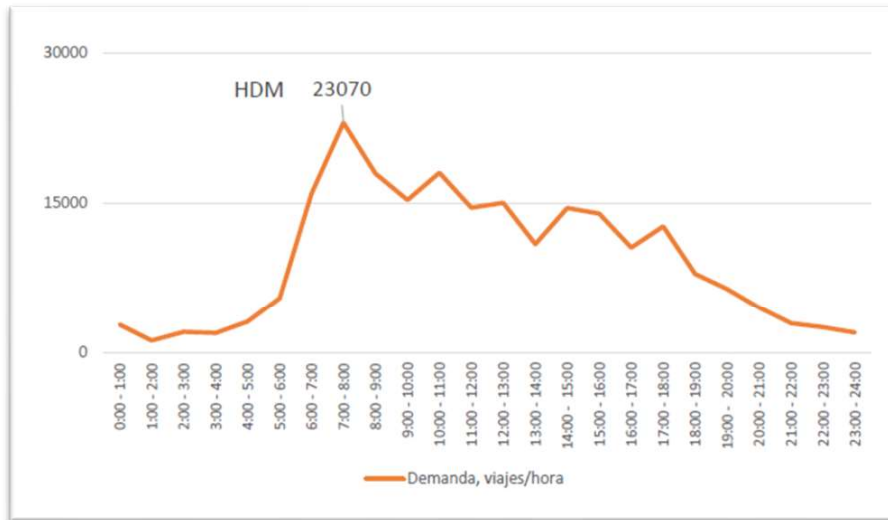


Fuente: AMT (2022), PMMS (2022), GSD+(2017)

Por otra parte, de acuerdo al estudio de GSD+ y el PMMS, se tienen los siguientes indicadores, que aportan para clarificar el análisis realizado.

³ Secretaría de Movilidad – AMT, Informe Técnico IT-SM-DM PPM-034/2024, Noviembre-2022

Hora de máxima demanda es 07:00 y 08:00 (Ver gráfico).



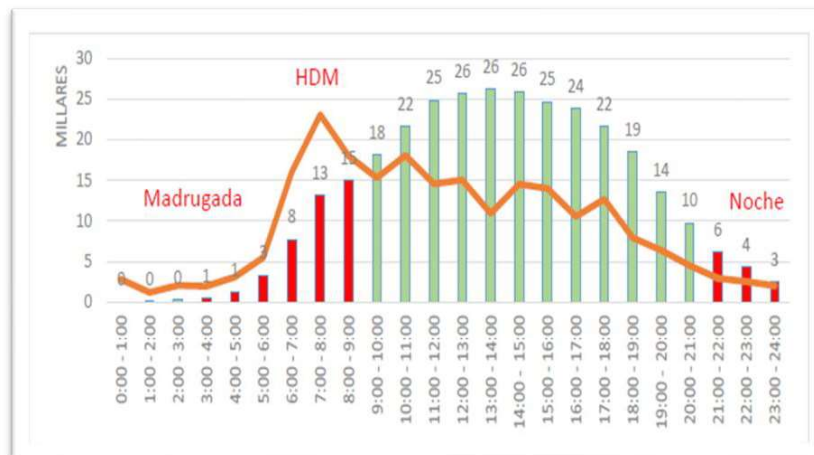
Fuente: Estudio O&D taxis DMQ, 2017

De igual forma, de la encuesta realizada a los usuarios de taxi. La hora que mayor dificultad se tiene para conseguir taxi es:



Fuente: Encuesta a usuarios en todo el DMQ.

De la relación entre los dos indicadores analizados es:



Fuente: Consultoría GSD+, 2017

3. CONCLUSIONES

De lo antes indicado, se concluye que, existe un impacto bajo en la movilidad porque los taxis rurales y parroquiales alcanzan el 7% del total de la flota. En este sentido, tomando en cuenta que la ordenanza plantea que el 40% de la flota se mantenga en las paradas autorizadas el impacto sobre el tráfico podría ser considerado marginal. Sin embargo, se debería tomar en cuenta las siguientes observaciones:

- Actualmente existe una oferta mayor a la demanda de viajes en modalidad taxis en el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), lo que resulta que un 54% de taxis circulen vacíos, según datos del Plan Maestro de Movilidad.
- La entrada en vigencia de la propuesta analizada, tendría también un impacto sobre el número de bahías en las paradas autorizadas por lo que la Agencia Metropolitana de Tránsito deberá realizar los estudios pertinentes para mitigar este posible efecto.
- La Agencia Metropolitana de tránsito deberá fortalecer el control en zonas que se encuentran ya ordenadas con la ubicación de paradas. Con especial énfasis en zonas como: centros comerciales, estaciones del metro, donde se pueda generar una acumulación de prestadores de servicio de taxi.
- Este cambio en la normativa podría dejar poco servidas zonas rurales, haciendo que los taxis se vuelquen a zonas congestionadas de la ciudad como el hipercentro (meseta alta) de la ciudad. En este sentido, deberá existir la corresponsabilidad del sector del transporte comercial, modalidad taxi para implementar tecnología, generar capacitación y entrenamiento específico para el respeto a las paradas autorizadas.
- Finalmente, se recomienda la revisión de las transitorias primera, segunda y tercera y evaluar la necesidad de emitir un instructivo ya que el cambio de modalidad y los procedimientos del proceso de regularización son realizados por la Agencia Metropolitana de Tránsito. Es decir, AMT, deberá actualizar los permisos de operación de acuerdo a sus calendarios de matriculación.

Actividad	Responsable	Cargo	Firma
Elaborado y Aprobado por:	Ing. MSc. Galo Cárdenas Villenas	Director Metropolitano de Políticas y Planeamiento de la Movilidad	 <p>Firmado electrónicamente por: GALO EDUARDO CARDENAS VILLENAS</p>
Para:	Ing. MSc. Alex Pérez Cajilema	Secretario de Movilidad	