



Quito
Alcaldía Metropolitana



Diciembre 2022

PLAN MAESTRO

DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL DISTRITO
METROPOLITANO DE QUITO - PMMS DMQ

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

PRINCIPALES ENTIDADES MUNICIPALES PARTICIPANTES

Secretaría de
Movilidad



Quito
Alcaldía Metropolitana



CONSULTOR

 **Caly Mayor**
Movilidad e Infraestructura



INFORMACIÓN DE CONTROL

Documento	Nombre del proyecto
Fecha	23/11/2022
Preparado por	Equipo técnico

REGISTRO DE REVISIONES

Revisión	Fecha	Versión	Autorización
			Nombre / Cargo
V1.0	23/11/2022	V1.0	Moisés López Cantú
V2.0	30/12/2022	V2.0	Moisés López Cantú

Cal y Mayor y Asociados desarrolló este estudio con un equipo de profesionales expertos en este tipo de proyectos. Los resultados entregados por **Cal y Mayor y Asociados** representan su mejor juicio dentro del contexto de tiempo actual, empleando información recopilada para este estudio, así como disponible de diversas fuentes oficiales.

Cualquier otra parte autorizada por nuestro cliente para utilizar este informe sólo podrá hacerlo de manera completa y no en forma parcial o resumen.

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	4
1 ¿EN QUÉ VA EL DMQ?.....	5
1.1 DEL DIAGNÓSTICO A LA FORMULACIÓN.....	5
1.1.1 <i>Servicios de taxi</i>	7
1.1.2 <i>Transporte escolar e institucional</i>	10
1.1.3 <i>Transporte de cuenta propia</i>	12
1.1.4 <i>Transporte turístico</i>	13
1.1.5 <i>Transporte informal</i>	14
1.2 DESAFÍOS.....	15
2 LINEAMIENTOS PARA EL TRANSPORTE COMERCIAL DE PASAJEROS Y DE CUENTA PROPIA.....	20
2.1 TAXI.....	22
2.2 TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL.....	22
2.3 TRANSPORTE TURÍSTICO.....	23
2.4 TRANSPORTE POR CUENTA PROPIA.....	24
3 PROPUESTAS PARA EL TRATAMIENTO DEL TRANSPORTE NO REGULADO.....	25
3.1 LEGALIZACIÓN DEL SERVICIO DE APPS.....	25
3.2 TRANSPORTE INFORMAL.....	27
4 EN LA PRÁCTICA: SERVICIOS DE TRANSPORTE COMERCIAL Y DE CUENTA PROPIA ORGANIZADOS.....	28
4.1 CULTURA EN LAS VÍAS.....	29
4.2 EFICIENCIA.....	29
4.3 SOSTENIBILIDAD Y MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO.....	30
4.4 SEGURIDAD Y CONFIANZA.....	30
REFERENCIAS.....	33

TABLA DE ABREVIACIONES

ABREVIATURA	CORRESPONDENCIA
AMT	Agencia Metropolitana de Tránsito
DMQ	Distrito Metropolitano de Quito



INTRODUCCIÓN

El Distrito Metropolitano de Quito – DMQ cuenta con una guía para la planificación de la movilidad que sintetiza la política sectorial en un Plan Maestro de Movilidad Sostenible. Dicha guía tiene 9 planes de ejecución que materializan la política y las estrategias planteadas.

El presente documento conexo corresponde al “Plan de Transporte de Vehículos Comerciales” enfocado en taxis, transporte escolar e Institucional, transporte turístico y vehículos de cuenta propia, que parte de una síntesis del diagnóstico de la oferta y la demanda de esta tipología identificando sus necesidades. Para posteriormente proponer las directrices necesarias para el desarrollo de proyectos permitiendo a la Secretaría de Movilidad del DMQ y a la AMT seleccionar y desarrollar las mejores alternativas.

Adicional a lo anterior, en este plan se emiten los criterios y propuestas a considerarse para el tratamiento de la oferta de servicio de “taxi no regular”, como es el caso de los que se realizan a través de plataformas tecnológicas de movilidad (Ejemplo: Uber, Cabify, entre otros). En cuanto a los vehículos de cuenta propia, se definen los lineamientos necesarios para su regulación y gestión.

Finalmente es importante mencionar que el control y regulación de este tipo de servicios de movilidad es clave dentro de las actividades de gestión de la movilidad, en particular por la connotación que tienen dentro de los viajes cotidianos y el servicio que prestan a sectores específicos de la población, trabajadores, estudiantes, turistas, personas con algún tipo de restricción de movilidad, entre otros.

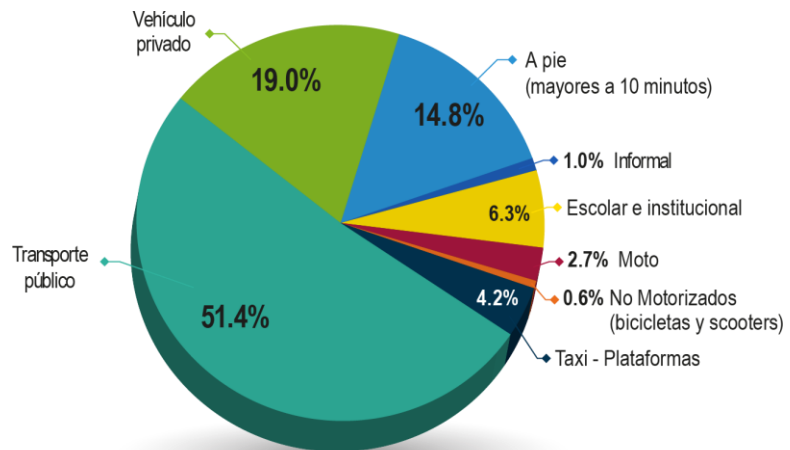
1 ¿EN QUÉ VA EL DMQ?

En este capítulo se presenta el resumen del diagnóstico asociado al estado actual de la operación de servicios de transporte comercial de pasajeros, en donde se evaluaron diferentes elementos encontrando oportunidades en varios ámbitos que pueden mejorar las condiciones de movilidad y obtener un flujo vehicular adecuado, sostenible e integrado con los demás actores viales, mejorando la calidad de vida y la productividad de los habitantes del DMQ.

1.1 DEL DIAGNÓSTICO A LA FORMULACIÓN

Dentro de la clasificación como servicios de transporte comercial se encuentra el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, tricimotos, carga pesada, carga liviana, mixto y turístico. Dentro de la distribución modal del DMQ que se presenta en la Figura 1-1, se puede evidenciar el papel relevante de los servicios de transporte comercial en la movilidad cotidiana representando el 11,2% de la participación modal (6,3% escolar e institucional, taxi-plataformas con 4.9%).

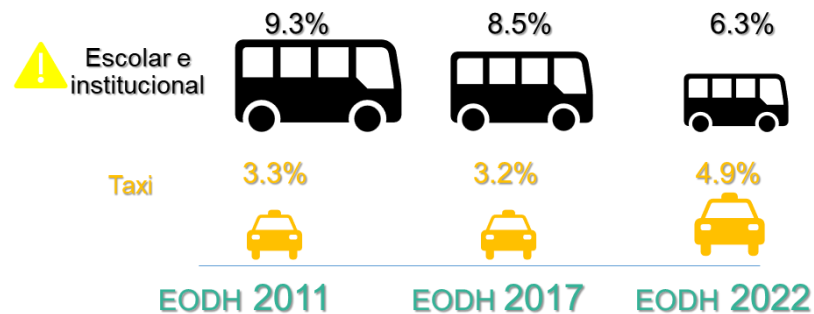
Figura 1-1 Participación modal del transporte comercial



Fuente: Elaboración propia, 2022

Haciendo la comparación de la participación modal del transporte comercial en las diferentes EODH realizadas en el DMQ en los últimos once años como se presenta en la Figura 1-2, se evidencia como la participación del transporte escolar e institucional ha venido disminuyendo en la distribución modal, en tanto el taxi y los servicios de plataformas han aumentado su participación, estos últimos con un crecimiento sostenido a raíz de la preferencia del usuario por evitar sitios concurridos a raíz de la pandemia por COVID-19.

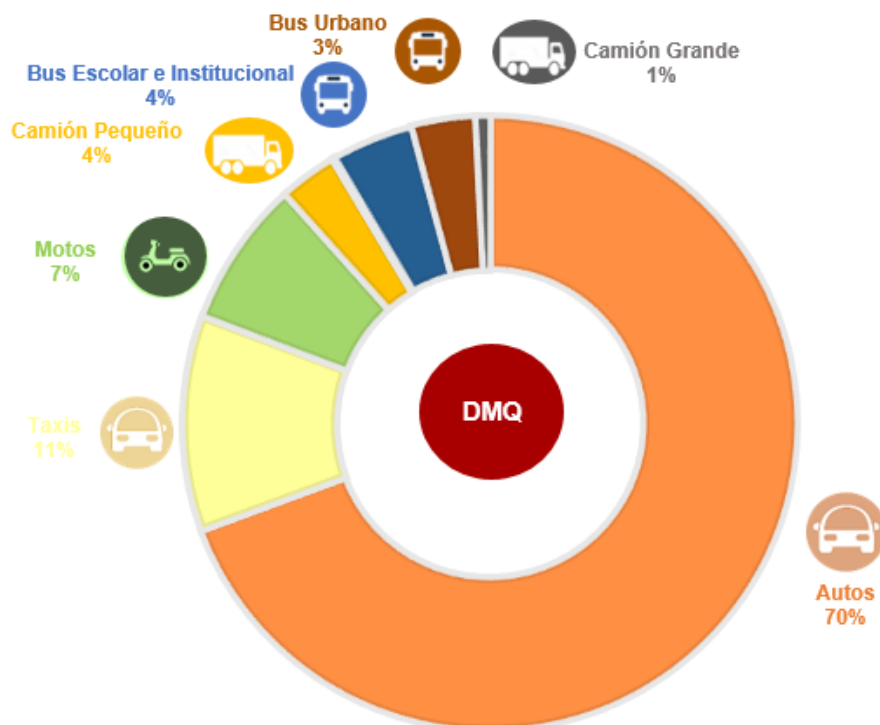
Figura 1-2 Evolución de la participación modal del transporte comercial



Fuente: Elaboración propia, 2022

En cuanto a la participación de los vehículos del transporte comercial de pasajeros para movilidad cotidiana en las vías se evidencia en la Figura 1-3 que los taxis representan el 11% y los buses escolares e institucionales el 4%, esto sin duda da un papel preponderante a la gestión, control y regulación del taxi.

Figura 1-3 Participación del transporte comercial en la vía

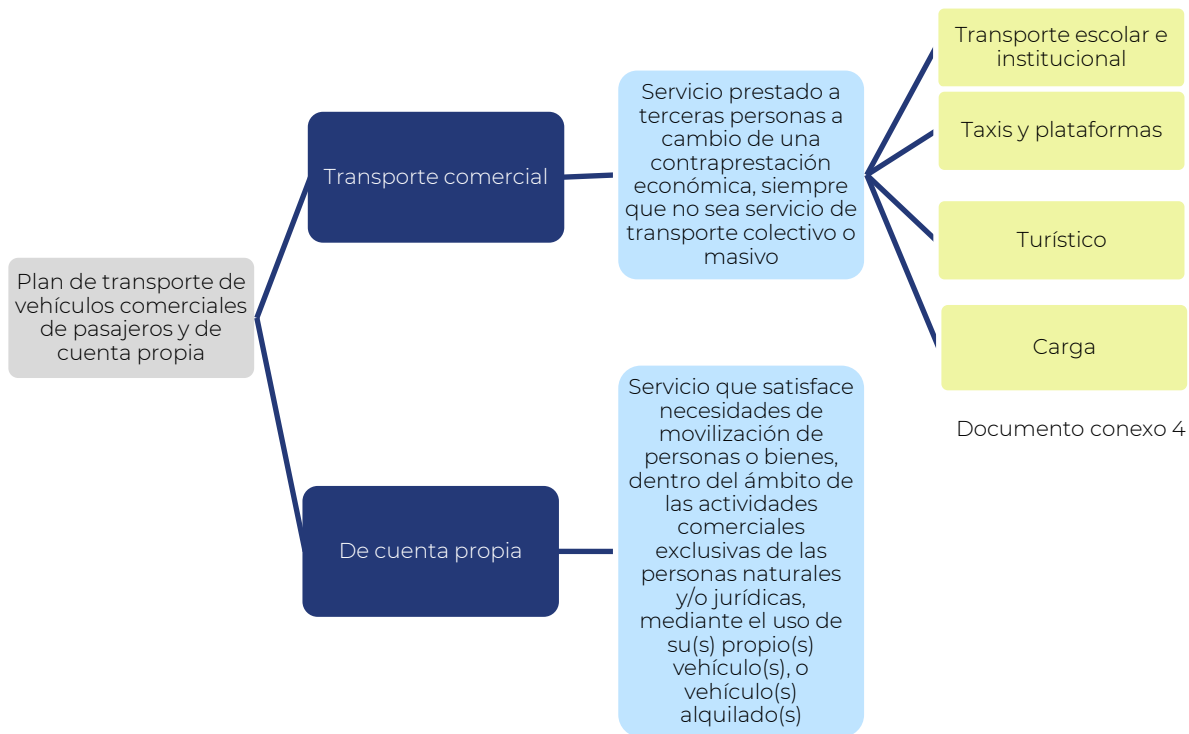


Fuente: Elaboración propia, 2022

Como se mencionó inicialmente el transporte comercial de pasajeros para movilidad cotidiana no se limita solamente a taxis, transporte escolar y transporte institucional, la realidad es que, aunque no se contemplen dentro de la normativa funcionalmente plataformas tecnológicas como Uber, estas hacen parte de la oferta de transporte público individual que debe contemplarse dentro del transporte comercial. El reglamento actual indica que los servicios de transporte comercial serán prestados únicamente por compañías y cooperativas autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Comisión Nacional. Otra categoría que se incluye dentro del presente análisis es el transporte por cuenta propia dentro del cual se destacan los servicios de turismo que no hacen parte de la movilidad cotidiana de los ciudadanos, pero si la impactan.

En la Figura 1-4 se presenta la clasificación del transporte comercial y de cuenta propia.

Figura 1-4 Clasificación del transporte comercial y de cuenta propia



Fuente: Elaboración propia, 2022

1.1.1 Servicios de taxi

A continuación, se presenta la definición de los servicios de taxi según la Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial:

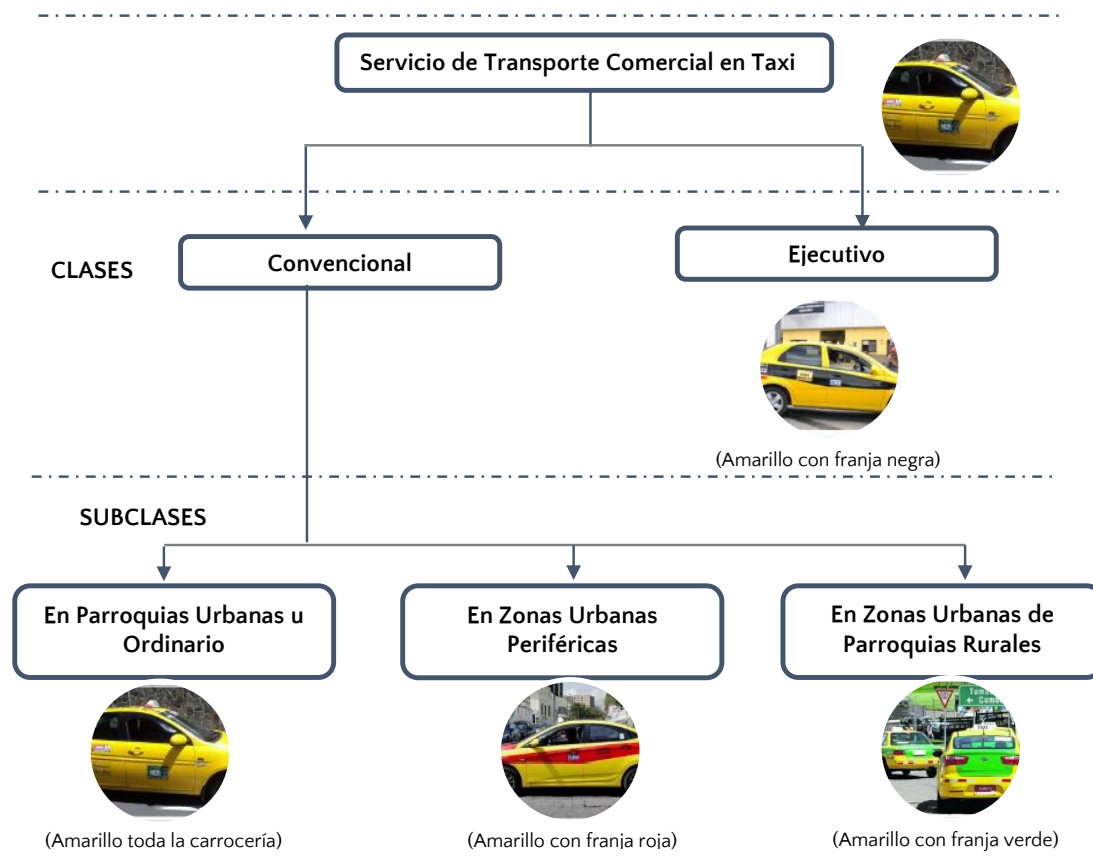
“Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento”.

“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”. (Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, 2022)

Al respecto es importante destacar que los taxis en Ecuador al igual que en la mayoría de los países son objeto de grandes regulaciones asociadas al tipo de servicio que deben prestar, cupos para circulación, tarifas, seguros e idoneidad del conductor, entre otros, lo que los hace un gremio sometido a un alto control y deja en manos de las autoridades la verificación del cumplimiento de la ley.

De acuerdo con el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, el servicio de transporte comercial en taxi dentro del Distrito Metropolitano de Quito se clasifica en el Servicio de Taxi Convencional y en el Servicio de Taxi Ejecutivo. La diferencia entre estos dos servicios prima en que el Taxi Convencional presta su servicio dentro de los límites del DMQ cuando es abordado en la vía pública, mientras que el Taxi Ejecutivo es el que se presta en las zonas urbanas de Quito a partir de un requerimiento del servicio efectuado por el usuario al Centro de Operaciones autorizado. Es importante tener en cuenta que el Servicio de Taxi Convencional podrá prestarse en función del ámbito territorial en las subclases que se ilustran en la figura la Figura 1-5.

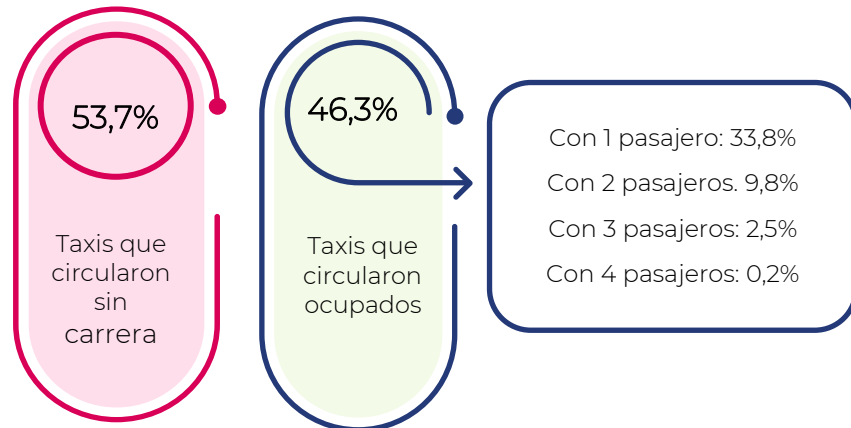
Figura 1-5 Clasificación del Servicio de Transporte Comercial en Taxi en el DMQ



Fuente: Elaboración propia a partir de: (CMDMQ, 2019)

Haciendo referencia a la operación de los taxis, es importante destacar que, según los estudios de ocupación visual realizados en campo, se determinó que en promedio un 53,7% de los taxis circulan vacíos, lo que representa una operación poco eficiente de este servicio e indica la necesidad de que el DMQ evalúe el número de cupos que otorga para este tipo de servicios.

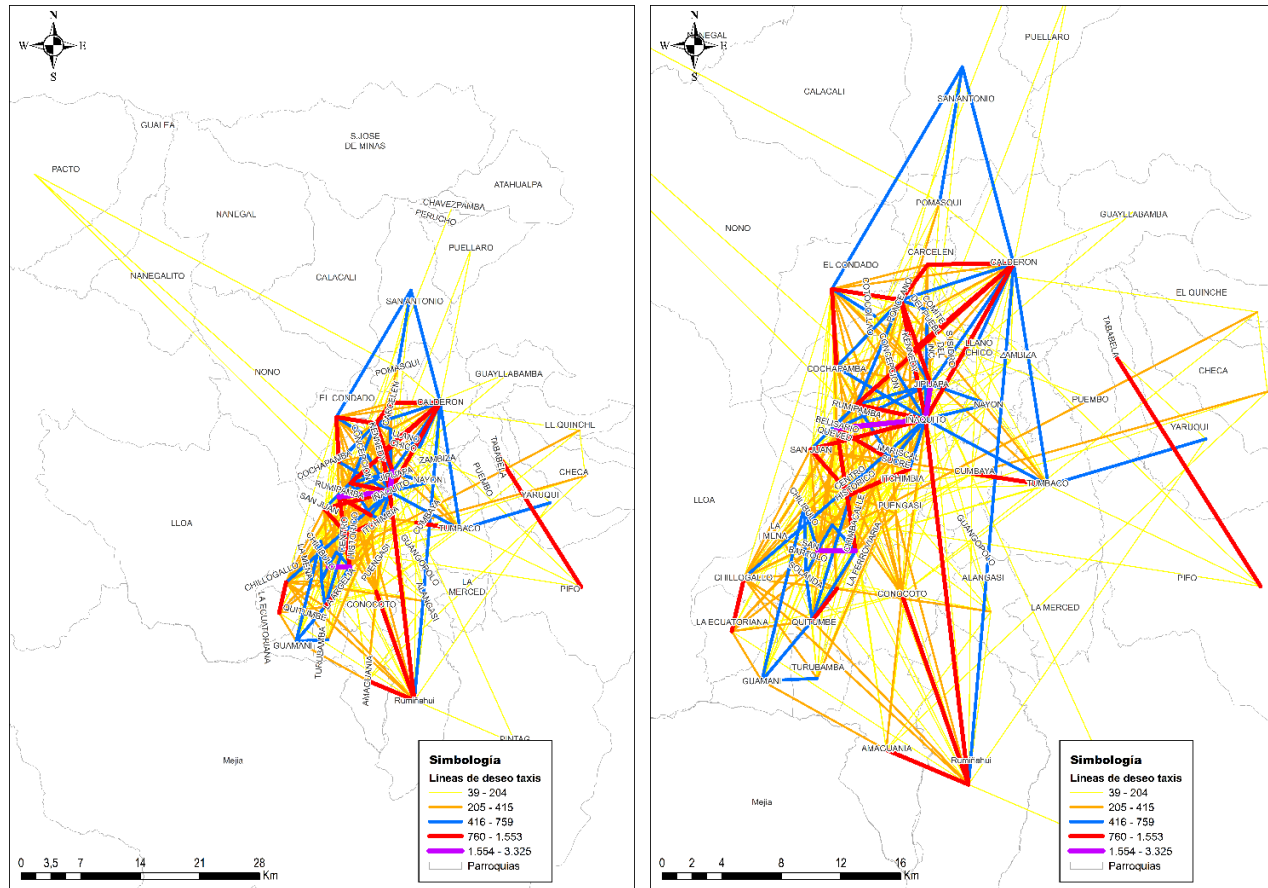
Figura 1-6 Ocupación de taxis



Fuente: Elaboración propia, 2022

En la Figura 1-7 se relacionan las líneas de deseo de los viajes realizados en un día hábil en el taxi, la imagen de la derecha presenta mayor énfasis en la zona urbana de Quito, es importante señalar que por la naturaleza de las líneas estas no representan los viajes intrazonales. Se identifica que las interacciones más fuertes entre parroquias se dan en los pares Iñaquito-Jipijapa y La Ferroviaria-San Bartolo. Las parroquias que más generan viajes en taxi son Iñaquito con 12,310 viajes/día y Calderón con 8,662 viajes/día, de otra parte, las parroquias con más viajes atraídos en taxi son Iñaquito con 13,256 viajes/día y Calderón con 9,295 viajes/día.

Figura 1-7 Líneas de deseo de viajes en taxi



Fuente: Elaboración propia, 2022

En cuanto a la demanda, los usuarios de taxi son principalmente mujeres que representan un 60% con respecto a los hombres, esto puede asociarse a los viajes de cuidado de las mujeres para las cuales el taxi representa una ventaja (desplazamientos con personas a cargo o paquetes), así mismo los taxis son la opción para el movimiento de personas con movilidad reducida o que requieran algún tipo de cuidado especial. Otro aspecto importante de los usuarios de taxi que se identificó es que son las personas de mayores ingresos las que tienen esta preferencia, esto es claro en función de la asequibilidad limitada de este modo.

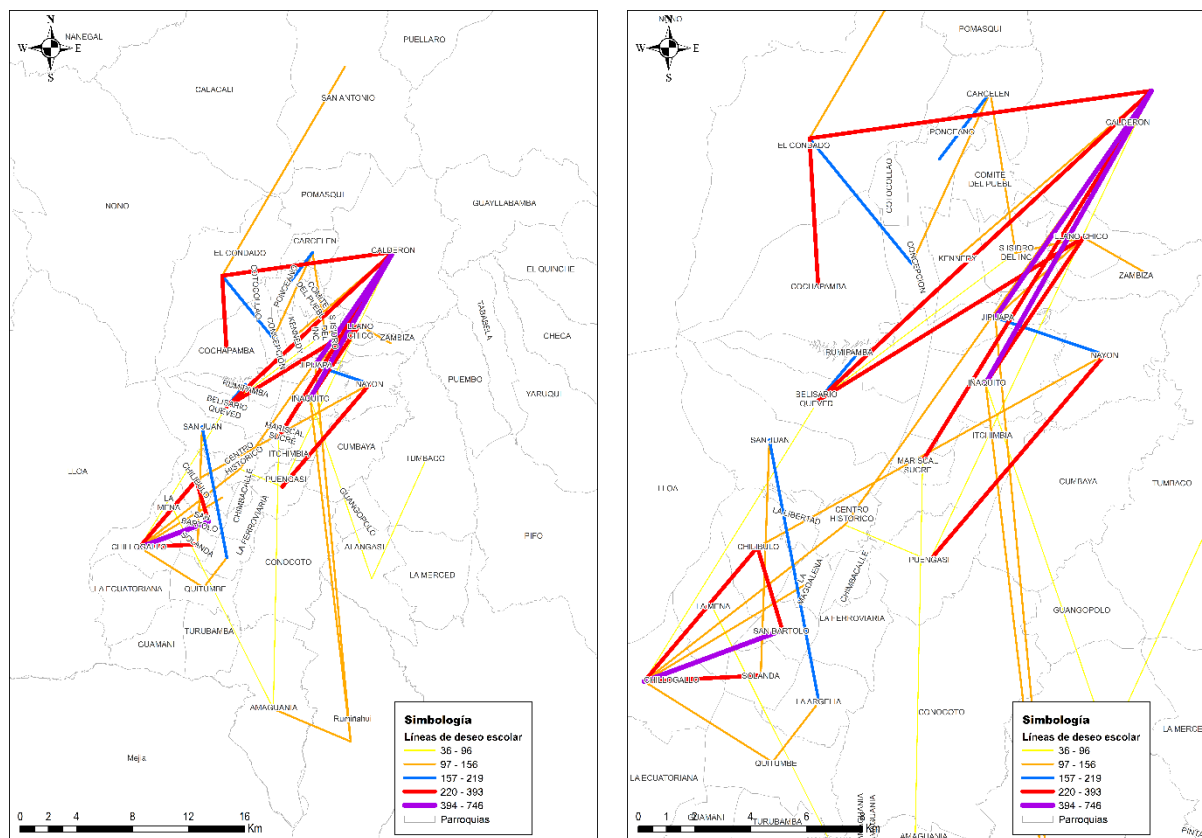
Si bien en este numeral se hace referencia al taxi, es importante mencionar que los servicios homólogos a este no reconocidos en la ley operan en el DMQ vinculados a plataformas como Uber, e Indriver, entre otros. Así mismo existen zonas de la ciudad en las cuales operan los servicios de taxi ruta y otras modalidades de transporte informal que se describirán más adelante.

1.1.2 Transporte escolar e institucional

En la Figura 1-8 se relacionan las líneas de deseo de los viajes realizados en un día hábil en el transporte escolar, la imagen de la derecha presenta mayor énfasis en la zona urbana de Quito, es importante señalar que por la naturaleza de las líneas estas no representan los viajes intrazonales. Se identifica que las interacciones más fuertes entre parroquias se dan

en los pares Iñaquito-Calderón y Chillogallo-San Bartolo. Las parroquias que más generan viajes en transporte escolar son Calderón con 3,902 viajes/día y El Condado con 1,091 viajes/día, de otra parte, las parroquias con más viajes atraídos en transporte escolar son Calderón con 3,788 viajes/día y El Condado con 1,164 viajes/día.

Figura 1-8 Líneas de deseo de viajes en transporte escolar



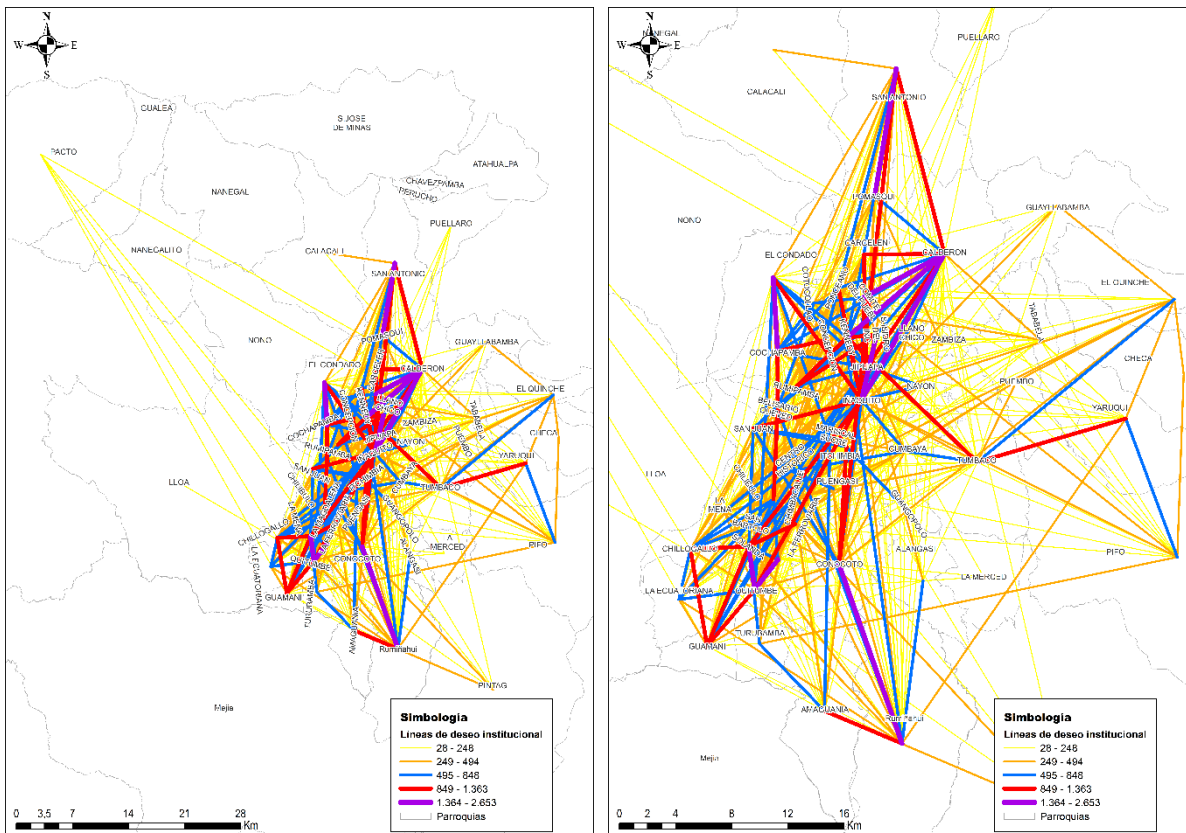
Fuente: Elaboración propia, 2022

A partir de la EODH se determinó que para el 2022 un 4,4% de los viajes diarios realizados en el DMQ se realizan en transporte escolar y un 1,90% en transporte institucional / trabajo, así el transporte escolar e institucional tiene un papel relevante dentro de la movilidad cotidiana.

En cuanto a la oferta, el Reglamento para el servicio de transporte comercial escolar e institucional establece que el servicio de transporte escolar e institucional se presta en furgonetas (12 a 18 ocupantes), microbuses (19 a 26 ocupantes), minibuses (27 a 35 ocupantes) y buses (más de 36 ocupantes). Estos vehículos se identifican con los colores amarillo y negro además tienen el logotipo de la operadora de transporte, para facilitar su identificación tienen la expresión Escolar e Institucional y cuenta con disco pare en ambos costados del vehículo, instrumento que se activa en las detenciones del automotor. Para garantizar condiciones de seguridad pertinentes para la prestación del servicio el gobierno del DMQ establece que los vehículos con esta vocación deben aprobar dos veces al año la Revisión Técnica Vehicular.

En la Figura 1-9 se relacionan las líneas de deseo de los viajes realizados en un día hábil en el transporte institucional, la imagen de la derecha presenta mayor énfasis en la zona urbana de Quito, es importante señalar que por la naturaleza de las líneas estas no representan los viajes intrazonales. Se identifica que las interacciones más fuertes entre parroquias se dan en los pares Quitumbe-Solanda y Calderón-Iñaquito. Las parroquias que más generan viajes en transporte institucional son Calderón con 15,004 viajes/día e Iñaquito con 12,117 viajes/día, de otra parte, las parroquias con más viajes atraídos en transporte institucional son Calderón con 15,285 viajes/día e Iñaquito con 11,837 viajes/día.

Figura 1-9 Líneas de deseo de viajes en transporte institucional



Fuente: Elaboración propia, 2022

1.1.3 Transporte de cuenta propia

Este tipo de transporte es definido por la ley de la siguiente manera:

“Art. 58.- (Reformado por el Art. 24 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011) - El transporte por cuenta propia es un servicio que satisface necesidades de movilización de personas o bienes, dentro del ámbito de las actividades comerciales exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas, mediante el uso de su propio vehículo o flota privada. Requerirá de una autorización, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento. No se incluye en esta clase el servicio particular, personal o familiar. Por lo tanto, se prohíbe prestar mediante esta clase de transporte, servicio público o comercial”.

Dentro de esta tipología de transporte se incluyen aquellas asociadas a la distribución de mercancías o a la prestación de servicio público que dan instituciones como la Policía u otras instituciones públicas.

1.1.4 Transporte turístico

En cuanto al transporte turístico, es importante hacer referencia al acceso al aeropuerto para el cual están los aeroservicios que son autobuses que ofrecen servicios de desplazamiento desde Quito hacia el aeropuerto con tarifas de 8,00 USD por persona y horarios de lunes a viernes de 03:30 hasta 23:30 y los sábados y domingos de 04:00 hasta 22:30. Estas unidades de transporte tienen capacidad de transportar de 46 a 51 pasajeros y su frecuencia es de 30 minutos a una hora por viaje. Otro servicio público con el que se puede acceder al aeropuerto es a través de los buses de transporte interparroquial que opera con rutas hacia el norte y sur de la ciudad con un costo de 2,00 USD por viaje teniendo como operadoras a las empresas Consorcio SOTRANOR, Consorcio COSIBO y Consorcio OPERNORTE para los terminales Río Coca, Quitumbe y Carcelén respectivamente (Aeropuerto Internacional de Quito, 2021).

Figura 1-10 Actividades con operadoras y empresas turísticas del DMQ

Actualización de la normativa vigente en materia de tránsito

- Charla por parte de la Agencia Metropolitana de Tránsito hacia el personal de las empresas de transporte terrestre turístico de la ciudad para dar a conocer las actualizaciones a la Ley de tránsito y sus implicaciones para el DMQ

Operativos de control

- En la Administración Zonal Manuela Sáenz, se llevó un control interinstitucional con el fin de fortalecer el turismo formal y brindar servicios de calidad a los visitantes nacionales y extranjeros

Capacitaciones

- Se capacitaron a representantes de operadoras turísticas sobre rutas y avances de Quito Turismo

Nuevas rutas turísticas

- Quito Turismo y la EPMMOP visitaron los parques de La Alameda y El Ejido con el propósito de ampliar y definir rutas o circuitos turísticos para que participe la ciudadanía

Operaciones en el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre

- Durante el paro nacional en el Aeropuerto Internacional se brindó información permanente, sobre la situación de la ciudad

Yo soy anfitrión de mi ciudad

- Busca convertir al taxi tradicional, en un lugar seguro para sus clientes bajo las siguientes temáticas:
- Cultura de excelencia en el servicio
- Buenas prácticas en la conducción
- Sensibilización contra la violencia de género
- Transporte seguro para la comunidad LGBTIQ+
- Accesibilidad universal
- Seguridad y prevención de delitos

Fuente: Elaboración propia a partir de: (Quito en Cifras, 2022)

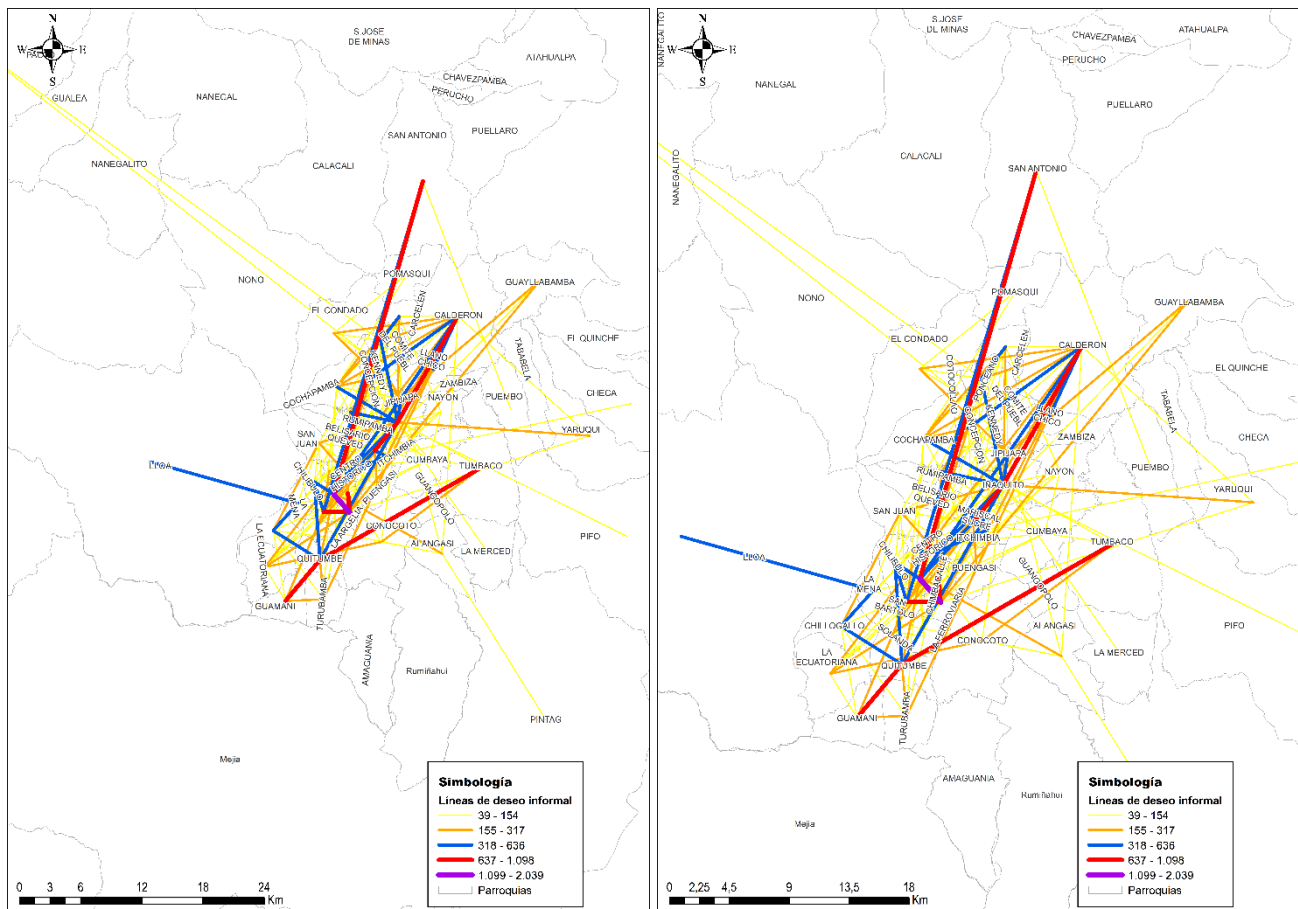
Por otro lado, la Empresa Pública Metropolitana de Gestión de Destino Turístico indica que a lo largo del DMQ existen alrededor de 763 agencias y operadoras turísticas que prestan servicios asociados con el desplazamiento de personas hacia lugares distintos al de su residencia habitual; sin ánimo de radicarse permanentemente en ellos. Así mismo, el transporte turístico del DMQ tiene la particularidad de que no solo opera dentro de la ciudad, sino que opera a nivel nacional. Por ello, para el año 2021 mediante el Informe de

'Quito en Cifras – Estadísticas de Turismo' se precisan 106 establecimientos de transporte turístico que se encuentran actualmente activos, 83 de ellos destinados para transporte terrestre y 23 instaurados para líneas de transporte aéreo. En la Figura 1-10 se presentan las actividades realizadas desde el municipio con operadores y empresas turísticas del DMQ.

1.1.5 Transporte informal

En la Figura 1-11 se relacionan las líneas de deseo de los viajes realizados en un día hábil en el transporte informal (taxi ruta, Uber o plataformas tecnológicas similares) la imagen de la derecha presenta mayor énfasis en la zona urbana de Quito, es importante señalar que por la naturaleza de las líneas estas no representan los viajes intrazonales. Se identifica que las interacciones más fuertes entre parroquias se dan en los pares La Magdalena-La Ferroviaria y San Antonio-La Magdalena. Las parroquias que más generan viajes en transporte informal son Iñaquito con 4,839 viajes/día y Calderón con 4,134 viajes/día, de otra parte, las parroquias con más viajes atraídos en transporte institucional son Iñaquito con 5,087 viajes/día y Calderón con 4,239 viajes/día.

Figura 1-11 Líneas de deseo transporte informal



Fuente: Elaboración propia, 2022

El transporte informal nace como una respuesta de la ciudadanía para complementar la oferta deficiente del transporte público formal (falta de cobertura, bajas frecuencias, incomodidad en el servicio). En un estudio etnográfico realizado por Elisa Puga y Julie

Gamble (2019), se observa que el 22% de las compañías de transporte informal de la muestra utilizada tiene más de dos décadas de funcionamiento. Aunque el análisis no comprende a todas las compañías, permite tener una mirada sobre su funcionamiento.

En la actualidad el transporte informal representa el 1% de los viajes totales diarios del DMQ, lo que lo ubica en un porcentaje menor, pero que debe tener un control de manera que no crezca. El 73% de los usuarios de transporte informal lo utiliza para ida-regreso del trabajo y un 16.4 % para trasladarse a lugares de estudio. La tarifa varía entre USD 0.20 y USD 1. Entre las principales razones para utilizarlo están la velocidad 56 %, se puede llegar más rápido que el transporte público formal; la posibilidad de ir sentado 25 % y la escasez de transporte público que cubra ciertas rutas 18 %. Un 16 % lo utiliza por seguridad. De hecho, 34% de las personas usuarias se siente más segura ante la posibilidad de robos y un 13 % igual que en el transporte público (Gamble, 2019).

1.2 DESAFÍOS

A continuación, se listan los desafíos que se identifican para el transporte comercial y de cuenta propia productos del diagnóstico:

■ Oferta de taxis

En el diagnóstico se identificó que cerca del 54% de los taxis circulan sin servicio por las calles del DMQ, esto denota diferentes aspectos, o que la demanda de estos vehículos es baja, o que la oferta de vehículos habilitados para este servicio es alta, o quizás la confluencia de las dos circunstancias.

La circulación en vacío de los taxis trae diferentes consecuencias, representa por una parte el lucro cesante del conductor de taxi al estar realizando desplazamientos que implican consumo de combustible, repuestos, entre otros sin una contraprestación económica, así que por una parte afecta el ingreso económico del conductor. Sin embargo, las consecuencias no solo se reflejan en los taxistas, sino que de forma transversal se tienen repercusiones en la comunidad, pues la operación del transporte trae consigo efectos negativos como la contaminación ambiental (ruido, emisiones), la congestión y la siniestralidad vial.

En cuanto a la cantidad óptima de taxis es importante señalar que no existe un estándar nacional o internacional que establezca el valor óptimo de taxis para cierta población, pues la oferta depende de la cobertura y eficiencia de los servicios de transporte, las dinámicas de ocupación del suelo y la ubicación de los servicios en el territorio.

Como se destacó previamente la circulación de taxis sin pasajeros tiene repercusiones negativas en los taxistas y en la comunidad, por lo que es relevante por un lado fortalecer la prestación de este servicio y de otra parte identificar la oferta de taxis óptima que se adecue a las dinámicas de movilidad del DMQ. Adicionalmente, dentro de los elementos de la oferta de taxis es importante actualizar periódicamente las tarifas del servicio de taxi en sus diferentes modalidades.

■ Taxi: Una alternativa sostenible

El taxi deberá fortalecerse como una alternativa atractiva para aquellos que por diferentes circunstancias no utilizan los modos sostenibles disponibles en el DMQ (transporte público, a pie, bicicleta). Los principales elementos para garantizar la calidad de esta modalidad son:

*Servicio seguro, por una parte, se enfoca a la seguridad social en la que tanto los conductores de taxis como los usuarios se sientan seguros a bordo del vehículo con estrategias de botones de pánico, líneas telefónicas para denuncias, entre otros. De otra parte, el usuario debe sentirse seguro en cuanto a las prácticas seguras de manejo del conductor, pues éste ha recibido capacitaciones de seguridad vial y se apropia de la responsabilidad que tiene desde el volante para garantizar el bienestar de sus pasajeros.

*Eficiente, en procura de que los taxis circulen con usuarios y disminuyendo los kilómetros recorridos sin pasajeros, mediante aplicaciones tecnológicas para acercar la oferta y la demanda, MaaS, entre otros.

*Que genere confianza en los usuarios, debido a las buenas condiciones mecánicas de los vehículos, a la higiene al interior de estos, el trato respetuoso del conductor quien entre otras cosas respetará la diversidad poblacional.

*Servicio transparente en el que conductores y usuarios tengan certeza de las tarifas a cobrar por los desplazamientos.

■ Transporte escolar e institucional eficiente

En el diagnóstico se identificó como a través del tiempo la participación modal del transporte escolar e institucional ha disminuido. Si bien, estos modos de transporte no hacen parte del conjunto de modos sostenibles (transporte público, caminata, bicicleta), si representan una opción más sostenible respecto a los desplazamientos en auto privado, pues mientras un bus transporta más de veinte personas el auto privado se restringe a cinco ocupantes.

Es relevante garantizar condiciones de operación de calidad tal que el transporte escolar e institucional sean alternativas de transporte atractivas para estudiantes y trabajadores. Los elementos básicos que deben considerarse para la eficiencia de estos modos son:

*Motivar a las instituciones a ofertar el servicio de transporte institucional a sus empleados, presentando las ventajas que esto conlleva como la consolidación de la comunidad empresarial al sentirse privilegiados con la prestación del transporte, el inicio puntual de la jornada laboral con la llegada en simultaneo de los trabajadores transportados en las rutas institucionales, la disminución del estrés en aquellos empleados que habitualmente son conductores de auto privado, la mejora en la seguridad social de los empleados pues la ruta institucional prestaría el servicio hasta sus hogares o muy cerca de estos, entre otros.

*Estructurar manuales de los deberes de los estudiantes dentro de la ruta escolar como el uso del cinturón de seguridad, el respeto hacia el conductor y la monitorea de la ruta, el cuidado por las buenas condiciones del vehículo, no comer al interior del vehículo, no jugar dentro del vehículo, entre otros.

*Instaurar la estrategia de verificación en campo de los trazados tanto para rutas escolares como para las institucionales, esto se enfoca a validar si las condiciones operativas de las vías por donde circulará la ruta son aptas para la tipología vehicular considerada, dicho proceso es crucial pues permite identificar la necesidad de modificar trazados o la tipología vehicular que prestará dicho servicio, por condiciones propias de la vía como vías angostas, radios de giro inadecuados, entre otros.

*Propiciar la planeación técnica de los trazados de las rutas buscando la optimización de los servicios, procurando disminuir la longitud de las rutas y transportar la mayor cantidad de empleados o estudiantes, todo esto para disminuir los kilómetros recorridos por día y en consecuencia reducir las externalidades asociadas a su operación (siniestralidad, contaminación, congestión).

■ La tecnología en el servicio de taxi

En el DMQ se tienen antecedentes de la prestación del servicio de transporte de pasajeros con vehículos no habilitados para tal fin y con el uso de plataformas tecnológicas, más allá de identificar estas modalidades como una competencia es ampliamente relevante que el taxi adecúe sus servicios adaptando las mejores prácticas de estas alternativas emergentes.

Resulta oportuno la inserción de aplicaciones tecnológicas en el transporte comercial tipo taxi, así el usuario tendrá pleno conocimiento de la tarifa del servicio de manera anticipada, estará informado de la ruta que realizará el conductor para llegar al destino del viaje, tendrá plena certeza de que el vehículo que solicita se encuentra habilitado para la prestación del servicio, entre otros. Adicionalmente, es relevante incorporar el servicio de taxis dentro de la futura plataforma metropolitana de Moovit DMQ, tal que el usuario pueda conocer en tiempo real las alternativas de transporte disponibles en el DMQ para el desarrollo de sus viajes, gestionar la posibilidad de viajes compartidos y así tomar una decisión plenamente informado.

■ Tecnologías limpias

El plan maestro de movilidad de Quito se caracteriza por su enfoque de sostenibilidad, con este enfoque y sabiendo el compromiso de Ecuador con la neutralidad en carbono es imprescindible que desde las diferentes aristas de los sectores se propicie la transformación. Al sector del transporte le compete el desafío del ascenso tecnológico desde combustibles fósiles hasta tecnologías limpias.

En el caso particular de los taxis es necesario la migración rápida y eficiente hacia las tecnologías limpias, toda vez que los taxis son una tipología vehicular que por la naturaleza de su operación realizan recorridos largos durante el día. Así, será relevante realizar estudios del mercado para evidenciar las barreras que se tienen al ascenso tecnológico y propiciar la normatividad y apoyos financieros y técnicos necesarios para el ascenso tecnológico.

Es importante señalar que las tecnologías limpias se refieren a aquellas que no ocasionan emisiones por tubo de escape siendo estas los vehículos eléctricos enchufables, eléctricos con batería e hidrógeno. Así, el ideal es que todos los taxis del DMQ operen con estas tecnologías, sin embargo, en caso de evidenciarse restricciones fuertes del mercado u otra circunstancia que imposibilite un rápido ascenso tecnológico, y se continúe con la mayor participación de combustibles fósiles se optará por la exigencia de los estándares EURO más altos.

- Transporte de cuenta propia

Es importante evaluar la figura del transporte de cuenta propia, pues es de conocimiento la prestación informal del transporte de carga realizada por algunos de estos vehículos. Así, resulta imprescindible la actualización de la normatividad y la regulación de este sistema del transporte de cuenta propia.

¿Cómo apoyar en la reducción de externalidades desde el transporte comercial de pasajeros?

¿Cómo mejorar la prestación de los servicios de transporte institucional (escolar y empresarial)?

¿Cómo puede ser el taxi una opción más atractiva frente a otras alternativas de transporte individual?

¿Qué hacer con el transporte no regulado?

¿Qué elementos se requieren para robustecer la regulación y gestión del transporte por cuenta propia?

¿Cómo el taxi, el transporte institucional y el turístico apoyan el cambio de paradigma a una movilidad sostenible?



2 LINEAMIENTOS PARA EL TRANSPORTE COMERCIAL DE PASAJEROS Y DE CUENTA PROPIA

En este capítulo se presentan los principios rectores, los cambios de paradigma que se pretende instaurar y los enfoques del Plan de transporte comercial y de cuenta propia según la visión general del PMMS 2042 en busca de mejorar las condiciones de movilidad de cada uno de los actores viales.

Tabla 2-1 Principios rectores del plan





Principios rectores	
	Confiable y transparente: El Plan de transporte comercial y de cuenta propia debe integrar los esfuerzos de varias instituciones públicas y privadas para la prestación de servicios de calidad y bajo el control institucional.
	Equitativo e incluyente: Se busca que los servicios de este tipo puedan atender las necesidades diferenciales de la población.
	Sostenible y resiliente: El plan de transporte comercial y de cuenta propia contribuirá con la mitigación del impacto ambiental a través del control de emisiones y el ascenso tecnológico de los vehículos que prestan este tipo de servicios.
	Innovador: El plan de transporte comercial y de cuenta propia contempla alternativas tecnológicas y estratégicas que se basan en la sostenibilidad y la seguridad de los actores viales.
	Atractivo: A través de una regulación y organización del transporte comercial y de cuenta propia se buscará generar servicios atractivos para el usuario.
	Respetuoso: Las intervenciones de regulación y control del transporte comercial y de cuenta propia respetarán el diseño arquitectónico del DMQ y velarán por el cuidado del medio ambiente. Particularmente se propenderá por disminuir el impacto en el espacio público.
	Cercano: El plan de transporte comercial y de cuenta propia busca resignificar estos servicios y acercar al sector privado con el público.

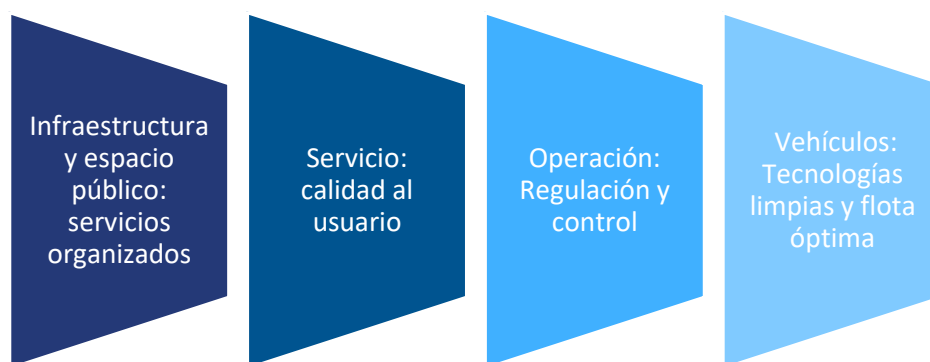
Tabla 2-2 Principios rectores del plan

Principios rectores	
	Seguro: El transporte comercial y de cuenta propia proveerá un servicio seguro, tanto en lo que respecta a la seguridad social como a las acciones encaminadas a reducir los siniestros viales de estos vehículos.
	Vanguardista: El transporte comercial y de cuenta propia estará a la vanguardia de otras alternativas de transporte que surjan en el DMQ, así mismo tendrán una gran apuesta por el ascenso tecnológico hacia tecnologías limpias
	Optimizado: Los servicios de transporte comercial y de cuenta propia prestados a la ciudadanía serán optimizados en lo que respecta a flota (taxi) y trazados (escolar e institucional)

Fuente: Elaboración propia

Adicional a lo anterior en la Figura 2-1 se presentan los lineamientos para la operación de servicios de transporte comercial, siendo el primero sobre la organización de la operación de este tipo de servicios que en muchas ocasiones se ven involucrados en hechos de invasión del espacio público, en segundo lugar la prestación del transporte comercial en todas sus formas debe ofrecer un nivel de servicio de alta calidad enfocado en el usuario, además de tarifas reguladas y asequibles en función de los segmentos de población que atiende esta modalidad de transporte. Como tercer lineamiento se hace énfasis en la importancia de la regulación y control de la operación de manera que no se pierda el papel de las autoridades municipales y nacionales ante la propia regulación del mercado, finalmente el cuarto lineamiento hace referencia a la inspección de la calidad y cantidad de la flota vinculada a la prestación de servicios de transporte especial.

Figura 2-1 Lineamientos de la operación de servicios de transporte comercial



Fuente: Elaboración propia, 2022

En general se sugiere que la planificación y gestión del transporte comercial se realice por la Agencia Metropolitana de Tránsito, toda vez que es la entidad que regula en la vía este tipo de vehículos.

2.1 TAXI

Para la operación de los servicios de taxi, se recomienda en primer lugar que se mantenga actualizado el inventario de la cantidad de taxis operando en el DMQ con las estadísticas de taxis habilitados para la prestación del servicio, así como con el listado de los vehículos adscritos a las diferentes empresas de taxis, así mismo que se hagan estudios de ocupación de los taxis en ciertas zonas periódicamente de manera que se pueda identificar la sobreoferta o déficit de unidades. Así mismo se debe entablar diálogo con los conductores de taxi y las empresas a las que se encuentran vinculados de manera que se garantice un buen trato al usuario e incluso preparación en conocimiento de la ciudad y trato al turista resignificando el potencial que tiene Quito como destino turístico.

Por otra parte, en cuanto al funcionamiento de zonas amarillas es importante que desde el DMQ se haga la evaluación periódica de la pertinencia de la operación de estas en ciertas zonas de la ciudad, de manera que se optimice el uso del espacio público, lo cual implica eliminar las que sean innecesarias y adicionar las que se crean convenientes, por ejemplo, en zonas de alto desarrollo urbanístico. Así mismo se debe promover el taxi mediante APP buscando que hagan parte integral de la cadena multimodal que promueve el PMMS haciendo parte de la primera y última milla, ya que representa una posibilidad de disminuir recorridos en vacío o estacionamiento en zonas de conflictos de tránsito.

En cuanto a los vehículos es importante que el DMQ continúe con la revisión técnica vehicular de los taxis de manera que estos no generen grandes índices de contaminación y que se garantice la prestación del servicio de taxi con vehículos seguros o con las condiciones mecánicas adecuadas para su operación, de otra parte se sugiere robustecer las exigencias a los vehículos tipo taxi en cuanto a los elementos de protección ante la ocurrencia de siniestros viales, todo esto en el marco de la visión cero que es una de las metas del PMMS.

2.2 TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL

Con respecto a los servicios de transporte escolar e institucional es importante mencionar que corresponden a servicios beneficiosos para los segmentos de población en concreto a los que van dirigidos, en ese sentido es un aspecto negativo para la ciudad que se evidencie que cada día pierden su participación en la distribución modal. La primera recomendación es potenciar los acuerdos con las instituciones públicas, educativas y empresas privadas para recuperar este tipo de rutas.

Así mismo un aspecto importante de este tipo de servicios es la necesidad de mantener los vehículos garantizando bajas emisiones y seguridad.

En particular con respecto al transporte escolar uno de los elementos que se identificó en el diagnóstico es la necesidad de regular las tarifas de manera que se tengan valores estandarizados que hagan más asequible este servicio.

Para finalizar, es importante resaltar que el transporte escolar e institucional sin duda son modos de movilidad sostenible al ser formas de movilidad compartida, en los documentos conexos 3 – Movilidad compartida y 9 – Medidas de gestión de la demanda se hace alusión

a prácticas que se pueden dar vinculando a estas modalidades como lo son planes de movilidad sostenible empresarial y carsharing en universidades, esto en el marco de la innovación que permiten ciertas APP y la organización entre el sector privado y el público.

2.3 TRANSPORTE TURÍSTICO

Los recorridos del transporte turístico deben ser concertados con la autoridad de manera que se eviten problemáticas asociadas a la invasión del espacio público por parte de esta modalidad de transporte, ya que en muchas ocasiones afectan el tránsito de actores viales vulnerables.

Por la naturaleza de la operación del transporte turístico es pertinente que en zonas o establecimientos turísticos se brinden bahías de estacionamiento temporal para maniobras de Kiss & Ride, que básicamente se refiere a una zona habilitada para el ascenso y descenso de los usuarios a los vehículos de transporte turístico con el fin de acercar al turista a su destino, así, el turista podrá culminar el viaje hacia el atractivo turístico a pie o en bicicleta. Esta medida se sugiere para reducir la congestión ocasionada por vehículos estacionados.

Aunado a lo anterior resulta necesario la prestación del servicio de estacionamientos en el borde de las zonas de alta congestión como el centro histórico y otras zonas turísticas del DMQ, constituyendo así espacio adecuados para que los vehículos de transporte turístico estacionen los vehículos mientras sus pasajeros realizan visitas a los atractivos turísticos, de tal forma que una vez se finalice con la visita exista una comunicación entre el guía de la visita y el operador del bus para que este último se acerque a la bahía de Kiss & Ride. En este sentido, se garantiza el acceso de los turistas a los atractivos turísticos en vehículos, lo cual resulta favorable para personas de la tercera edad o con restricciones de movilidad, además se reducen los efectos adversos en la congestión con la dotación de estacionamientos.

Es importante que el DMQ genere la normatividad para el control y regulación de las empresas y vehículos de transporte turístico, particularmente para ejercer seguimiento a aquellos que no se encuentran homologados ni tienen los permisos para desarrollar la actividad de transporte turístico en el Distrito Metropolitano de Quito.

Adicional a las recomendaciones previas es pertinente que en cercanías de los establecimientos que realicen actividades turísticas se implementen bahías de carga, que estratégicamente pudiesen ser las mismas que se utilizan para Kiss & Ride, toda vez que ocasionalmente en las locaciones turísticas se desarrollan eventos que requieren una actividad logística de mercancías importante. En cuanto a la posible operación de la bahía de carga y la zona de Kiss & Ride en el mismo espacio, será relevante establecer horarios para el desarrollo de ambas actividades, en procura de que por ejemplo el desarrollo de maniobras de cargue o descargue de mercancías no entorpezca la accesibilidad de turistas a los atractivos turísticos.

Por otro lado, es imprescindible tener en cuenta que a través de la red de transporte público interparroquial, el servicio de taxis y la red de aeroservicios seguirán permitiendo accesibilidad y conectividad hacia el equipamiento más importante con destinos internacionales que tiene el DMQ (Aeropuerto Internacional Marisca Sucre) y hacia a los

diferentes atractivos turísticos del mismo. Así mismo, el facilitar la movilización de personas a las instalaciones del Aeropuerto, sitios de interés o turísticos depende de que estos ejes conectores permitan la articulación con los diferentes sectores de la ciudad (sur, centro y norte) así como con los valles periféricos y centros urbanos o de producción, que mejoren las experiencias de viaje tanto para los habitantes como los visitantes del DMQ en términos de accesibilidad, eficiencia y calidad.

2.4 TRANSPORTE POR CUENTA PROPIA

En cuanto al transporte por cuenta propia para este se deben mantener y dar seguimiento a los requerimientos de la actual ley. Se debe profundizar en prestación de un servicio de calidad, la exigencia de vehículos seguros y de bajas o cero emisiones.

3 PROPUESTAS PARA EL TRATAMIENTO DEL TRANSPORTE NO REGULADO

En este capítulo se presentan las propuestas para el tratamiento del transporte no regulado.

3.1 LEGALIZACIÓN DEL SERVICIO DE APPS

A partir del 2017 varias plataformas digitales ingresaron a operar en el Ecuador, entre las cuales se destacan plataforma de transporte como Uber, Cabify y de comida como Glovo, Uber Eats y Rappi entre otros. A nivel regional, Ecuador ocupa el séptimo lugar en ingresos generados por este tipo de aplicaciones con un monto que asciende a USD 104,9 millones en ventas, según el informe “Panorama Fiscal de América Latina” (CEPAL, 2019). Las plataformas digitales se encuentran enmarcadas dentro lo que se conoce como economía digital, esta nueva tendencia en modelos de negocios genera varios desafíos en materia laboral debido a su heterogeneidad y a la falta de adaptación de la regulación laboral a estas nuevas modalidades de trabajo. Con respecto al empleo informal, las plataformas digitales han generado un incremento en el número de personas que trabajan en situación de informalidad, al momento el Ecuador no cuenta con estadísticas respecto a cuantas personas trabajan en este tipo de plataformas, sin embargo, los datos presentados por la CEPAL respecto a ingresos generados es un indicador del crecimiento de este nuevo “sector”, lo que genera una necesidad de acción por parte del Estado

Con base en esto el Gobierno de la República del Ecuador ha trabajado desde el año 2019 en la búsqueda e implementación de estrategias, con el fin de regular las plataformas de transporte informal basadas en la dignificación de los trabajadores y la competencia justa en comparación de con las empresas legalmente constituidas que prestan el servicio de transporte público en el país y que se enfrentan a las problemáticas descritas en la Figura 3-1.

Es importante destacar que el dilema de formalizar las APPs de transporte es un tema al que se han enfrentado diferentes países, sin embargo, bajo la figura de plataforma de movilidad compartida ha logrado legalizar su operación en países como México, Indonesia, Australia y Estados Unidos, gracias a acuerdos con los gobiernos locales. En Indonesia, el Ministerio de Transporte se centró en establecer una tarifa mínima y una máxima para taxis y.

para aplicaciones. Con ello, reguló las variaciones en los cobros (tarifas variables) que cambiaban según la demanda, la hora o el tráfico. Los obstáculos no han faltado en el panorama y en algunas ocasiones Uber ha cerrado sus operaciones en países como Turquía, Bulgaria o Hungría.

Figura 3-1 Problemática del transporte informal



Fuente: Elaboración propia, 2022

Estados Unidos no ha tomado una posición unánime, sino que cada estado ha presentado sus propias reglas. Por ejemplo, en Ohio, las aplicaciones de viajes compartidos deben pagar una tarifa de 5.000 dólares por carro para obtener un permiso de las autoridades y poder operar muy similar a los cupos de taxis.

En el estado de Nevada, a pesar de que en 2014 un juez emitió un fallo en el que ordenaba a Uber cesar sus operaciones, la empresa apeló la decisión y consiguió que un año más tarde se presentara una regulación en la que se cobra un impuesto del 3% a todos los viajes de este tipo, entre los que están tanto los taxis como Uber y otras 'apps'.

California fue uno de los primeros Estados en abrirles las puertas a estas aplicaciones. En septiembre de 2013, la Comisión de Servicios Públicos (CPUC) votó en unanimidad un acuerdo para crear la categoría 'compañía de red de transportes', en la que ingresó Uber. Y para el 17 de septiembre de 2014, el gobernador del estado aprobó un proyecto de ley que entró en vigor en julio de 2015, con el que se modificó la ley de transportistas, obligando a las empresas a ofrecer a sus conductores un seguro mínimo variable de entre 50.000 y 100.000 dólares en caso de muerte o lesiones.

Aunque Uber es legal en California, más allá de la operación existen tensiones legales relacionadas con las reformas laborales. Recientemente, el estado radicó una nueva ley en la que obliga a Uber a tratar a sus conductores como empleados y no como contratistas independientes. La plataforma, que ha defendido el modelo de economía colaborativa, demandó al estado argumentando que no hay forma de cumplir con esta decisión.

Entre las medidas figura la decisión de ser más estrictos con los requisitos obligatorios para que una persona pueda operar como un conductor, a pesar de que la misma aplicación

hace un análisis de los antecedentes penales, el Gobierno australiano decidió implementar un análisis propio más exhaustivo, en el que profundiza en los antecedentes de manejo y las evaluaciones de salud.

Además se reglamentó que los conductores de Uber no tengan permitido el recoger pasajeros en la calle ni en las paradas de taxis, sino en paraderos especialmente designados para ello. Por otro lado, el Gobierno también redujo las tarifas de arrendamiento que pagaban los taxis por prestar el servicio, con lo que dichos costos se redujeron a menos de la mitad. “Estas reformas defienden la innovación y ayudan a los servicios de taxi y alquiler de automóviles a seguir siendo modelos de viaje sostenibles e importantes en el territorio”. Esto se desarrolla más a fondo en el documento conexo 3- Plan de movilidad compartida.

De acuerdo con lo anterior la recomendación para el DMQ es buscar la manera de formalizar los servicios de plataformas de manera que no sea el mercado el que los regule, sino las autoridades, para esto se debe hacer un esfuerzo con las autoridades nacionales en cabeza de las cuales se encuentra esta tarea.

3.2 TRANSPORTE INFORMAL

En el caso del transporte informal las autoridades del DMQ deben enfocar sus esfuerzos en robustecer la calidad del servicios y la cobertura espacial y temporal del transporte público, de manera que se cautive la demanda y se desmantelen las rutas y servicios de transporte informal que han surgido en la ciudad, sin duda la mejor forma de luchar con este tipo de transporte no es con la prohibición y control estricto, ya que mientras exista una demanda por una necesidad manifiesta de movilidad existirá la oferta para atenderla, así que será deber del transporte público prestar esta oferta o coexistir con los servicios de transporte informal.

4 EN LA PRÁCTICA: SERVICIOS DE TRANSPORTE COMERCIAL Y DE CUENTA PROPIA ORGANIZADOS

Los principales beneficios esperados de la implementación de los proyectos de transporte comercial y de cuenta propia son:

- Eficiencia en el uso del espacio destinado para estacionamiento de taxis.
- Reducción de emisiones de GEI.
- Mejora en la calidad del aire.
- Promover la seguridad de los usuarios del transporte comercial.
- Mejorar el control y seguimiento a la operación del transporte comercial y vehículos de cuenta propia.
- Mejorar la percepción de estos servicios.
- Aumentar la participación modal de estas alternativas de transporte, principalmente del taxi, el transporte escolar e institucional por sobre otras alternativas de transporte privado individual.
- Optimización de los servicios de transporte escolar e institucional.
- Condiciones adecuadas de seguridad y comodidad con enfoque de género y diversidad poblacional.
- Disminución tiempos de viaje.
- Empoderamiento de los taxistas.
- Respeto hacia las mujeres, niños, personas con movilidad restringida y/o personas de la tercera edad

Los proyectos del plan de transporte de vehículos comerciales (taxis, carga liviana, escolar e institucional y turístico), y de cuenta propia se estructuran a través de tres subprogramas, tales como:

1. El taxi en el Distrito Metropolitano de Quito como un amigo para los viajes.
2. El fortalecimiento del turismo desde el transporte.
3. La movilidad escolar.

Es importante señalar que en otros planes se tienen proyectos que hacen parte de estos subprogramas y coadyuvan al alcance de los objetivos y beneficios acá estipulados. Recalcando la importancia de una implementación integral de los proyectos, con

armonización entre los diferentes planes y con una definición de roles clara.

Figura 4-1 Estructura proyectos de transporte comercial y de cuenta propia



Fuente: Elaboración propia, 2022

4.1 CULTURA EN LAS VÍAS

El transporte comercial contribuirá a la cultura en las vías y la armonía de la movilidad en las calles.

- (15.1) Resignificación de zonas amarillas [Taxi en DMQ: Un amigo para los viajes]

Resignifica las zonas amarillas dispuestas para los taxis en el DMQ a través de campañas de sensibilización a los actores viales y concertación para eliminación/creación de estas zonas

4.2 EFICIENCIA

El transporte por cuenta propia y el comercial aportará a la eficiencia del transporte estableciendo pautas claras para la oferta y prestación del servicio.

- (15.2) Los taxis que necesita el DMQ [Taxi en DMQ: Un amigo para los viajes]

Disminuir el porcentaje de taxis circulando vacíos en el DMQ, en aras de mitigar la contaminación, la congestión y los siniestros viales a través de la implementación de medidas correctivas que permitan tener en circulación el número necesario de taxis de conformidad con la demanda que se identifique.

- (16.1) Actualización de la normatividad de transporte de pasajeros por cuenta propia [Fortaleciendo el turismo desde el transporte]

Actualizar las disposiciones contempladas en el Reglamento de Transporte por Cuenta Propia para que las personas facultadas en desarrollar estas actividades actúen en virtud de lo establecido en esta normativa.

4.3 SOSTENIBILIDAD Y MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO

El transporte comercial en especial el taxi, por sus características de operación de recorrer distancias largas en el día se proyecta como una de las apuestas para que su ascenso tecnológico contribuya a la sostenibilidad y mitigación del cambio climático.

- (15.4) Taxis con tecnologías limpias [Taxi en DMQ: Un amigo para los viajes]

Prestar el servicio de taxi con vehículos con tecnologías limpias mediante el retiro de taxis que cumplan su vida útil y la incorporación progresiva de vehículos con tecnologías limpias.

4.4 SEGURIDAD Y CONFIANZA

La seguridad y confianza entre los prestadores del servicio del transporte y los usuarios permitirá afianzar los lazos y fortalecer la preferencia hacia estos modos, los cuales si bien no hacen parte de las alternativas más sostenibles disponibles (transporte público, a pie, bicicleta), se constituyen en una opción compartida viable para aquellos que por decisión propia o restricción en sus condiciones de movilidad no optan por modos más sostenibles.

- (15.3) Mi amigo el taxista [Taxi en DMQ: Un amigo para los viajes]

Visibilizar y resignificar el papel de los taxistas en la movilidad cotidiana del DMQ desde la perspectiva de la comunidad.

- (16.2) Taxista: un aliado para quiteños y visitantes [Fortaleciendo el turismo desde el transporte]

Empoderar a los taxistas en una cultura de excelencia en el servicio, buenas prácticas de conducción, sensibilidad a la violencia de género consolidando al servicio de taxi como un aliado para los viajes de quiteños y visitantes

- (21.2) Rutas escolares e institucionales seguras [Movilidad escolar]

Establecer un sistema de operación de rutas escolares e institucionales, a través de una estructuración de lineamientos para la prestación segura de los servicios en el marco de una movilidad sostenible y visión cero en el DMQ.

Los proyectos que permiten materializar la visión, políticas y estrategias del PMMS en lo relacionado al Plan de Transporte Comercial y vehículos de cuenta propia se desarrollan en el tiempo así:

Corto Plazo

- (15.1) Definir las zonas de eliminación/creación de zonas amarillas
- (15.2) Realizar una consultoría que permita determinar la cantidad de taxis necesarios de acuerdo con la demanda que existe en el DMQ, instaurar las medidas y reducir los taxis circulando vacíos al 40% de acuerdo con las indicaciones de la consultoría.
- (15.3) Contratación de los servicios de una empresa especializada en la creación y ejecución de campañas de comunicación para visibilizar y resignificar el papel del taxista desde la perspectiva de la comunidad.
- (15.4) 10% del parque automotor tipo taxi con tecnologías limpias
- (16.1) Actualización de las pautas en la norma de Transporte por Cuenta Propia
- (16.2) Capacitar por lo menos a 2.500 conductores de taxi
- (21.2) Establecer un inventario de las rutas escolares e institucionales que actualmente operan en el DMQ. Estipular los lineamientos para la prestación del servicio enfocados a mejorar la experiencia del viaje

Mediano Plazo

- (15.1) Generar campañas de socialización con los taxistas respecto a las zonas amarillas
- (15.2) Continuar con las intervenciones que se propongan en el estudio realizado y disminuir los vehículos vacíos al 20%
- (15.3) Campañas de sensibilización del papel del taxista
- (15.4) 20% del parque automotor tipo taxi con tecnologías limpias
- (16.1) Aplicación de la norma actualizada para el Transporte por Cuenta Propia
- (16.2) Capacitar por lo menos a 5.000 conductores de taxi
- (21.2) El 100% de las rutas escolares e institucionales cuenten con un plan de reestructuración acorde a las necesidades de movilidad de los usuarios

Largo Plazo

- (15.1) Generar campañas de cultura ciudadanía para el respeto hacia las zonas amarillas
- (15.2) Disminuir a 10% o menos la cantidad de taxis que circulen vacíos en el DMQ y continuar con la implementación de estrategias que permitan mejorar esta cifra.
- (15.3) Consolidación de la buena percepción del oficio de taxista
- (15.4) 50% del parque automotor tipo taxi con tecnologías limpias
- (16.1) Consolidación de la norma de transporte por cuenta propia como reglamento único de control
- (16.2) Para el año 2042 se pretende haber capacitado por lo menos a 15.000 conductores de taxi
- (21.2) Rutas escolares e institucionales optimizadas, prestando un servicio según los lineamientos de operación estipulados permitiendo mejorar la experiencia de viaje

REFERENCIAS

- Aeropuerto Internacional de Quito. (2021). *¿Cómo transportarse desde y hacia el aeropuerto?* Quito.
- CEPAL. (Marzo de 2019). *Panorama Fiscal de América Latina*. Obtenido de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/44516-panorama-fiscal-america-latina-caribe-2019-politicas-tributarias-la-movilizacion>
- CMDMQ. (2019). *Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito*. Distrito Metropolitano de Quito.
- Gamble, J. (2019). *Is Informal Transit Land-Oriented? Investigating the Links Between Informal Transit and Land-Use Planning in Quito, Ecuador*. Lincoln Institute of land policy.
- (2022). *Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial*. Quito, Ecuador.
- Quito en Cifras. (2022). *Estadísticas de Turismo*. Distrito Metropolitano de Quito.

