

OFICIO No. AMT-2018-0232
D.M.Q, 02 de mayo de 2018
Ticket de GDOC No. 2018-060747

Doctor
Mauricio Rodas Espinel
ALCALDE METROPOLITANO
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
Presente.-

ASUNTO: Informe sobre el proceso de asignación de cupos para el servicio de transporte terrestre comercial de taxi en el Distrito Metropolitano de Quito.

De mi consideración:

Con un atento y cordial saludo, Señor Alcalde Metropolitano, me permito dar atención a su Oficio No. 02161, en referencia a la comunicación de fecha 19 de abril de 2018, suscrito por los señores Soledad Benítez, Anabel Hermosa, Luisa Maldonado, Luis Reina, Concejales Metropolitanos de Quito, mediante los cuales, solicitan un informe detallado y documentado del estado actual del “Proceso de Asignación de Cupos de las Nuevas Unidades para la Prestación de Servicio de Taxi, en el Distrito Metropolitano de Quito”; al respecto, cumpla en manifestar:

A. ANTECEDENTES.-

A.1 DE LA NORMATIVA LEGAL QUE DIO INICIO AL PROCESO

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 con los 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. (...)”. (El énfasis me pertenece).

A.2 DEL ESTUDIO DE OFERTA Y DEMANDA

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, estudio que fue adjudicado a dicha empresa el 24 de octubre de 2016.

Su análisis determinó:

A.2.1 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.

A.2.2 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 que prestan el servicio sin las autorizaciones correspondientes, según la información levantada durante el estudio realizado:

Oferta Operativa

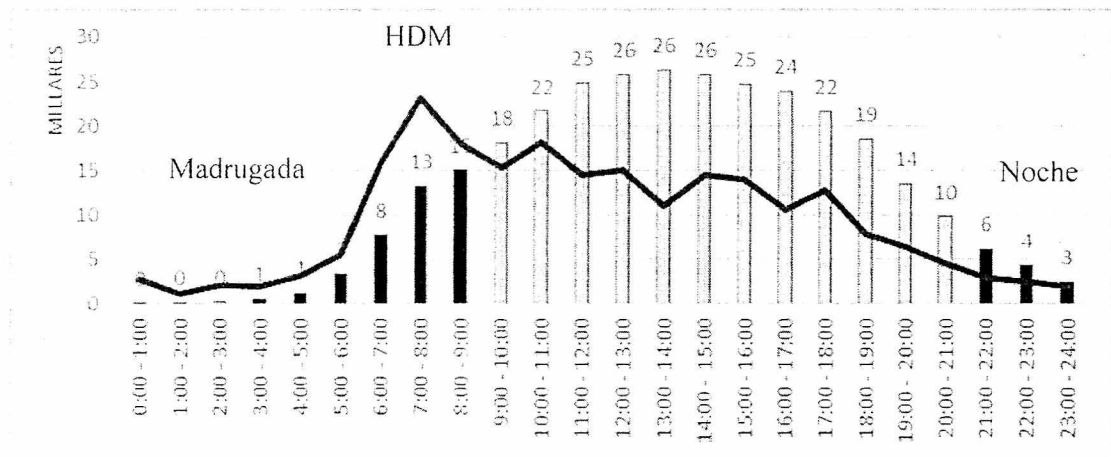
Tipología	Unidades ¹	% Total	No. Compañías / Cooperativas
Total	29.347	100%	
Formales	16.024	54,6%	325
Convencional Urbano Ordinario	10.021	-	219
Convencional Urbano Rural	743	-	24
Convencional Urbano Periférico	622	-	10
Ejecutivo	4.638	-	72
Informales	13.323	45,4%	

**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



Fuente: Diario de viaje realizados a la oferta existente (Incluye Formal e Informal).
Elaboración: Consultoría. Estudio de oferta y demanda
Secretaría de Movilidad

A.2.3 RESPECTO A LA OPERACIÓN DEL 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.

A.2.4 RESPECTO A LAS NECESIDADES INSATISFECHAS QUE MOTIVAN A USAR LOS SERVICIOS INFORMALES

Su análisis determinó:

A.2.1 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.

A.2.2 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 que prestan el servicio sin las autorizaciones correspondientes, según la información levantada durante el estudio realizado:

Oferta Operativa

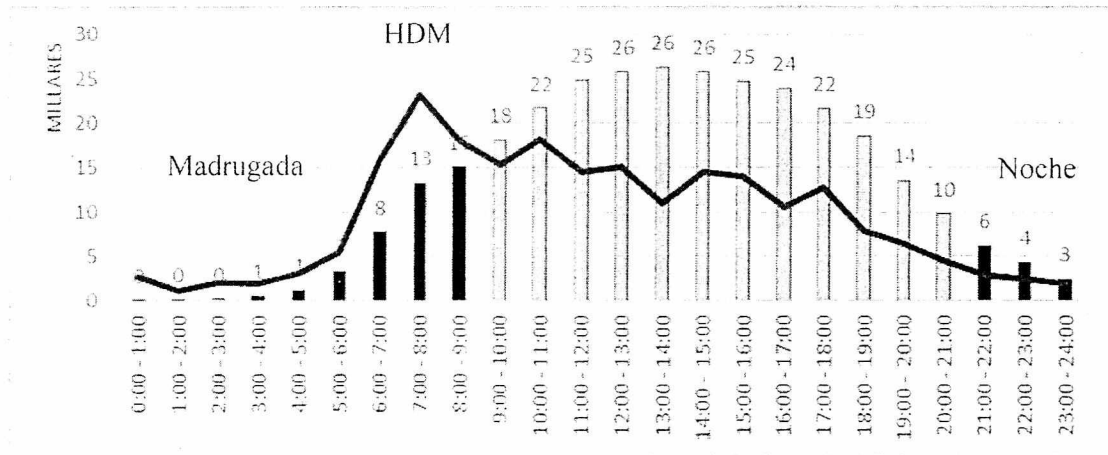
Tipología	Unidades ¹	% Total	No. Compañías / Cooperativas
Total	29.347	100%	
Formales	16.024	54,6%	325
Convencional Urbano Ordinario	10.021	-	219
Convencional Urbano Rural	743	-	24
Convencional Urbano Periférico	622	-	10
Ejecutivo	4.638	-	72
Informales	13.323	45,4%	

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



Fuente: Diario de viaje realizados a la oferta existente (Incluye Formal e Informal).
Elaboración: Consultoría. Estudio de oferta y demanda
Secretaría de Movilidad

A.2.3 RESPECTO A LA OPERACIÓN DEL 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.

A.2.4 RESPECTO A LAS 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 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.

A.2.5 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 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.

	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>
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>

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.

A.2.5 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 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.

	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>
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>

	BASE DMQ <i>Parámetros de espera mínimos deseables.</i>	CALCULADO DMQ <i>Con factor de ajuste por supuesto de operación sin flota informal.</i>
LDF:	<p><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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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></p>	<p><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></p>
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>
<i>SSP</i>	<i>16,00</i>	<i>Porcentaje aceptado de horas diurnas con exceso de demanda: 2 horas</i>	<i>16,66</i>	<i>Porcentaje aceptado de horas diurnas con exceso de demanda: 2 horas</i>
<i>LDF</i>	<i>1,00</i>	<i>Se penaliza el porcentaje de viajes en los que el usuario desiste por altas demoras (1+%en tanto por 1)</i>	<i>1,00</i>	<i>Se penaliza el porcentaje de viajes en los que el usuario desiste por altas demoras (1+%en tanto por 1)</i>
<i>ISUD</i>	<i>80</i>		<i>531</i>	
<i>Índice de Demanda Insatisfecha Significativa</i>	<i>ISUD Límite UK = 80</i>	<i>Si ISUD <=80 no requiere incremento de flota</i>	<i>ISUD Límite DMQ = 531</i>	<i>Si ISUD <=531 no requiere incremento de flota</i>
		<i>Si ISUD >=80 requiere incremento de flota</i>		<i>Si ISUD >=531 requiere incremento de flota</i>

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

<i>ISUD para DMQ</i>	
<i>Parámetro</i>	<i>DMQ Solo formales</i>
<i>APD</i>	<i>11,43</i>
<i>GID</i>	<i>63,11</i>
<i>SSP</i>	<i>41,67</i>
<i>LDF</i>	<i>1,40</i>
<i>ISUD</i>	<i>42.142</i>
<i>Índice de Demanda Insatisfecha</i>	<i>Al ser el ISUD > 531 Existiría demanda Significativa</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>
LDF:	<p><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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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></p>	<p><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></p>
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>
<i>SSP</i>	<i>16,00</i>	<i>Porcentaje aceptado de horas diurnas con exceso de demanda: 2 horas</i>	<i>16,66</i>	<i>Porcentaje aceptado de horas diurnas con exceso de demanda: 2 horas</i>
<i>LDF</i>	<i>1,00</i>	<i>Se penaliza el porcentaje de viajes en los que el usuario desiste por altas demoras (1+%en tanto por 1)</i>	<i>1,00</i>	<i>Se penaliza el porcentaje de viajes en los que el usuario desiste por altas demoras (1+%en tanto por 1)</i>
<i>ISUD</i>	<i>80</i>		<i>531</i>	
<i>Índice de Demanda Insatisfecha Significativa</i>	<i>ISUD Límite UK = 80</i>	<i>Si ISUD <=80 no requiere incremento de flota</i>	<i>ISUD Límite DMQ = 531</i>	<i>Si ISUD <=531 no requiere incremento de flota</i>
		<i>Si ISUD >=80 requiere incremento de flota</i>		<i>Si ISUD >=531 requiere incremento de flota</i>

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

<i>ISUD para DMQ</i>	
<i>Parámetro</i>	<i>DMQ Solo formales</i>
<i>APD</i>	<i>11,43</i>
<i>GID</i>	<i>63,11</i>
<i>SSP</i>	<i>41,67</i>
<i>LDF</i>	<i>1,40</i>
<i>ISUD</i>	<i>42.142</i>
<i>Índice de Demanda Insatisfecha</i>	<i>Al ser el ISUD > 531 Existiría demanda Significativa</i>

<i>Significativa</i>	<i>Insatisfecha, por tanto <u>es viable incrementar la flota</u></i>
----------------------	--

Fuente: Metodología SUD.

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

A.2.6 RESPECTO A LA OPERACIÓN DEL SISTEMA 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.*

A.3 ANÁLISIS DE LAS POLÍTICAS DE REGULACIÓN

En atención a las mesas de diálogo que se mantuvieron con los representantes de los operadores de taxis del Distrito Metropolitano de Quito, la Municipalidad ha considerado necesario mantener las subclases del servicio de taxi convencional del Distrito Metropolitano de Quito, esto es, Convencional en Parroquias Urbanas u Ordinario, Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales, y, Convencional en Zonas Urbanas Periféricas, para garantizar el debido control dentro del territorio

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 vehículos 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

<i>Significativa</i>	<i>Insatisfecha, por tanto <u>es viable incrementar la flota</u></i>
----------------------	--

Fuente: Metodología SUD.

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

A.2.6 RESPECTO A LA OPERACIÓN DEL SISTEMA 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.*

A.3 ANÁLISIS DE LAS POLÍTICAS DE REGULACIÓN

En atención a las mesas de diálogo que se mantuvieron con los representantes de los operadores de taxis del Distrito Metropolitano de Quito, la Municipalidad ha considerado necesario mantener las subclases del servicio de taxi convencional del Distrito Metropolitano de Quito, esto es, Convencional en Parroquias Urbanas u Ordinario, Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales, y, Convencional en Zonas Urbanas Periféricas, para garantizar el debido control dentro del territorio

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, reformativa 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, 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.

A.4 DE LA NORMATIVA LEGAL QUE SUSTENTA LA EMISIÓN DE LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 0177 (BASE LEGAL DEL PROCESO)

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"*.

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."*

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.

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"*.

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;"*.



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

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.

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. (...)"*.

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;"*.

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"*.

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,*

en el DMQ, a través de una Ordenanza Metropolitana sustitutiva de la Ordenanza Metropolitana No. 047, sancionada el 15 de abril del 2011, reformativa 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, 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.

A.4 DE LA NORMATIVA LEGAL QUE SUSTENTA LA EMISIÓN DE LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 0177 (BASE LEGAL DEL PROCESO)

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"*.

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."*

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.

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"*.

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;"*.



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

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.

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. (...)”*.

Los numerales 2 y 10 del artículo 20 de la Ley ibidem 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;”*.

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”*.

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 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;".

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 íbidem 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."*

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.

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"*.

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."*



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.

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.”*.

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.

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.

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: *“I. 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. (...)”*.

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.

La Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito llevó adelante el estudio para la determinación de la oferta y demanda de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito, concluyendo

metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo 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;".

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 ídem 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."*

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.

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"*.

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."*



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.

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.”*

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.

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.

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. (...)”*.

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.

La Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito llevó adelante el 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. (...)”*.

A.5 DE LA NORMATIVA ESPECÍFICA QUE RIGE EL PROCESO

A.5.1 ORDENANZA METROPOLITANA 0177

En ejercicio de la atribución que le confieren al Concejo Metropolitano los artículos 57, letra a), y 87, letra a), del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, el artículo 8 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito, éste expidió la Ordenanza Metropolitana sustitutiva de la Ordenanza Metropolitana No. 047, sancionada el 15 de abril de 2011, reformada mediante Ordenanza Metropolitana No. 0339, sancionada el 8 de enero de 2013, 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.

Ésta en su artículo único – incorpora 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 que rige el actual proceso de asignación de cupos para el servicio de transporte terrestre comercial de taxi en el Distrito Metropolitano de Quito.

Se sujetan a las disposiciones de la Ordenanza Metropolitana No. 0177, 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 vehículos.

taxímetros, sistemas de control y aplicativos móviles; y, autoridades metropolitanas en el ámbito de sus competencias.

De conformidad con la Ordenanza Metropolitana No. 0177, 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, 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.

La Ordenanza Ibídem clasifica al servicio de Taxi en convencional y ejecutivo.

El Servicio de Taxi Convencional es el servicio de transporte terrestre comercial que se presta al Usuario dentro de los límites 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.

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.

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. (...)”*.

A.5 DE LA NORMATIVA ESPECÍFICA QUE RIGE EL PROCESO

A.5.1 ORDENANZA METROPOLITANA 0177

En ejercicio de la atribución que le confieren al Concejo Metropolitano los artículos 57, letra a), y 87, letra a), del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, el artículo 8 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito, éste expidió la Ordenanza Metropolitana sustitutiva de la Ordenanza Metropolitana No. 047, sancionada el 15 de abril de 2011, reformada mediante Ordenanza Metropolitana No. 0339, sancionada el 8 de enero de 2013, 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.

Ésta en su artículo único – incorpora 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 que rige el actual proceso de asignación de cupos para el servicio de transporte terrestre comercial de taxi en el Distrito Metropolitano de Quito.

Se sujetan a las disposiciones de la Ordenanza Metropolitana No. 0177, 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 vehículos.



taxímetros, sistemas de control y aplicativos móviles; y, autoridades metropolitanas en el ámbito de sus competencias.

De conformidad con la Ordenanza Metropolitana No. 0177, 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, 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 Conconductora"), en el ámbito territorial y condiciones previstos en este Capítulo para cada clase y subclase.

La Ordenanza Ibídem clasifica al servicio de Taxi en convencional y ejecutivo.

El Servicio de Taxi Convencional es el servicio de transporte terrestre comercial que se presta al Usuario dentro de los límites 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.

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.

La Ordenanza Metropolitana No. 0177, establece que 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.

Así también, dispone que 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.

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 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.

La Disposición Transitoria Sexta de la Ordenanza Metropolitana No. 0177, conforme la recomendación constante en los Informes Técnicos de fechas 09 y 10 de junio del 2017, emitidos por la Secretaría de Movilidad, en relación a los resultados del estudio de oferta y demanda del servicio de transporte terrestre comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito, dispone a la Agencia Metropolitana de Tránsito,



para que en el ejercicio de sus atribuciones, reaperture 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 determinada, establece que las personas naturales que hayan venido prestando el servicio de transporte comercial en taxi sin un título habilitante (aplicantes), deberán presentar su solicitud inicial ante la Agencia Metropolitana de Tránsito, debiendo cumplir para el efecto las siguientes condiciones:

1. Tener nacionalidad ecuatoriana, o gozar de los derechos de las y los extranjeros en el Ecuador;
2. Encontrarse al día en las obligaciones ante el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, incluso aquellas derivadas de la suscripción de un convenio de pago.
3. No ser servidora o servidor público o miembro activo de las Fuerzas Armadas o de la Policía Nacional a la fecha de la aplicación.
4. No ser beneficiario de habilitación operacional en cualquier modalidad de transporte, público o comercial, dentro del Distrito Metropolitano de Quito en los últimos cinco años; y,
5. Haber prestado el servicio de transporte comercial en taxi sin un título habilitante y justificarlo documentadamente con cualquiera de las condiciones a continuación detalladas y bajo el siguiente orden de prelación:
 - i. Constar en la línea base producto del levantamiento de información presentado por la Secretaría de Movilidad. Sin perjuicio de aquello, las personas aquí previstas, deberán justificar obligatoria y documentadamente cualquiera de las condiciones detalladas en los acápite subsiguientes.
 - ii. Que formaron parte del proceso de regularización de taxis del DMQ en el año 2011.
 - iii. Que solicitaron formalmente ante los organismos de tránsito competentes la habilitación de vehículos eléctricos y/o vehículos que generen cero emisión para la prestación del servicio de taxi, antes del 31 de diciembre del 2014.
 - iv. Que hayan venido prestando el servicio de transporte comercial en taxi sin un título habilitante otorgado y que justifiquen con un documento emitido por las autoridades públicas de control de tránsito tal condición antes del 31 de diciembre del 2014.
 - v. 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.
 - vi. Personas naturales que justifiquen documentadamente que solicitaron formalmente 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.

La Ordenanza Metropolitana No. 0177, establece que 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.

Así también, dispone que 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.

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 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.

La Disposición Transitoria Sexta de la Ordenanza Metropolitana No. 0177, conforme la recomendación constante en los Informes Técnicos de fechas 09 y 10 de junio del 2017, emitidos por la Secretaría de Movilidad, en relación a los resultados del estudio de oferta y demanda del servicio de transporte terrestre comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito, dispone a la Agencia Metropolitana de Tránsito,



para que en el ejercicio de sus atribuciones, reaperture 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 determinada, establece que las personas naturales que hayan venido prestando el servicio de transporte comercial en taxi sin un título habilitante (aplicantes), deberán presentar su solicitud inicial ante la Agencia Metropolitana de Tránsito, debiendo cumplir para el efecto las siguientes condiciones:

1. Tener nacionalidad ecuatoriana, o gozar de los derechos de las y los extranjeros en el Ecuador;
2. Encontrarse al día en las obligaciones ante el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, incluso aquellas derivadas de la suscripción de un convenio de pago.
3. No ser servidora o servidor público o miembro activo de las Fuerzas Armadas o de la Policía Nacional a la fecha de la aplicación.
4. No ser beneficiario de habilitación operacional en cualquier modalidad de transporte, público o comercial, dentro del Distrito Metropolitano de Quito en los últimos cinco años; y,
5. Haber prestado el servicio de transporte comercial en taxi sin un título habilitante y justificarlo documentadamente con cualquiera de las condiciones a continuación detalladas y bajo el siguiente orden de prelación:
 - i. Constar en la línea base producto del levantamiento de información presentado por la Secretaría de Movilidad. Sin perjuicio de aquello, las personas aquí previstas, deberán justificar obligatoria y documentadamente cualquiera de las condiciones detalladas en los acápite subsiguientes.
 - ii. Que formaron parte del proceso de regularización de taxis del DMQ en el año 2011.
 - iii. Que solicitaron formalmente ante los organismos de tránsito competentes la habilitación de vehículos eléctricos y/o vehículos que generen cero emisión para la prestación del servicio de taxi, antes del 31 de diciembre del 2014.
 - iv. Que hayan venido prestando el servicio de transporte comercial en taxi sin un título habilitante otorgado y que justifiquen con un documento emitido por las autoridades públicas de control de tránsito tal condición antes del 31 de diciembre del 2014.
 - v. 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.
 - vi. Personas naturales que justifiquen documentadamente que solicitaron formalmente 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.

- vii. 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 constatar la identificación de la persona y del vehículo a ser instalado.

Una vez verificada tal condición, la Agencia Metropolitana de Tránsito es la institución competente para emitir los Informes Motivados que califiquen la idoneidad de los aplicantes que podrán o no acceder a formar parte de una Operadora de transporte terrestre en taxi del DMQ.

Los informes motivados que resulten favorables, otorgan un plazo de hasta noventa (90) días a los aplicantes para presentar su solicitud, de manera libre y voluntaria, bajo cualquiera de las siguientes condiciones:

1. Los aplicantes calificados como idóneos podrán participar en la constitución de una persona jurídica de derecho privado que reúna los requisitos determinados en la normativa vigente para la obtención posterior de un Permiso de Operación. Para la constitución de una operadora de transporte comercial en taxi se necesitará un número de aplicantes en el mínimo que disponga la Secretaría de Movilidad. Los aplicantes calificados como idóneos podrán solicitar el informe jurídico favorable de constitución ante la Agencia Metropolitana de Tránsito, dentro de los plazos, cronogramas y requisitos dispuestos por la Secretaría de Movilidad; o,
2. Los aplicantes calificados como idóneos podrán asociarse a una Operadora de transporte en taxi debidamente constituida dentro del Distrito Metropolitano de Quito, para lo cual la Operadora presentará la solicitud observando los requisitos previamente determinados para el trámite de incremento de cupo y otorgamiento de las habilitaciones operacionales a las que haya lugar. Se prohíbe la asignación de cupos a favor de las Operadoras legalmente constituidas, de forma previa a la emisión de los respectivos informes motivados que califiquen la idoneidad de cada aplicante.

A.5.2 ORDENANZA METROPOLITANA 0195

La Ordenanza Metropolitana No. 0195 es la reformatoria a la Ordenanza Metropolitana No. 0177, con base en el siguiente análisis técnico y jurídico:

A.5.2.1 FUNDAMENTO PARA LA REFORMA DE LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 0177

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 de este servicio, 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).

En los meses de junio y julio del 2017 la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, puso en conocimiento del Concejo Metropolitano los resultados de la Consultoría contratada por dicha entidad, para la determinación de la oferta y demanda actual de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito, DMQ.

Conforme los resultados del citado Estudio de Oferta y Demanda, para obtener un tiempo de espera y un nivel de servicio aceptable para los usuarios del DMQ, se indicó que se requieren al menos 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 se encuentren definidos en la normativa nacional y metropolitana vigente.

Con los resultados del Estudio, el Concejo Metropolitano de Quito, mediante **Ordenanza Metropolitana No. 177 sancionada el 18 de julio del 2017**, estableció el nuevo Régimen Administrativo para la prestación del Servicio de Taxi en el Distrito Metropolitano de Quito y **dispuso**, 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, conforme lo contempla la Disposición Transitoria Sexta de la Ordenanza Metropolitana ibídem.

Dando cumplimiento al tenor literal de la Disposición Transitoria Sexta indicada y conforme lo dispuso la Disposición Transitoria Séptima de la Ordenanza Metropolitana No. 177 en referencia, la Secretaría de Movilidad, mediante Resolución Administrativa No. SM-0012-2017 de 01 de agosto del 2017, estableció los plazos, requisitos y condiciones para la ejecución del Estudio de Oferta y Demanda de Taxis aprobado por el Concejo Metropolitano de Taxis, encargando a la Agencia Metropolitana de Tránsito llevar adelante la recepción de las solicitudes, verificación de requisitos y emisión de informes motivados de idoneidad, en los términos dispuestos por la Ordenanza mencionada, que dispone: *"(...) Los informes motivados que resulten favorables serán emitidos en el número máximo de la oferta determinada en la presente disposición transitoria (...)"*

Según lo dispuesto en la Disposición Transitoria Octava de la Ordenanza Metropolitana No. 177 sancionada el 18 de julio del 2017, la Secretaría de Movilidad con fecha 24 de octubre de 2017, puso en conocimiento de la *"Comisión Especial conformada con el fin de vigilar el proceso de asignación de cupos de las nuevas unidades para la prestación del servicio de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito"*, sobre el estado actual del Proceso de Estudio de Oferta y Demanda de Taxis 2017 y mediante oficio de 26 de octubre de 2017 puso en conocimiento del Alcalde Metropolitano, el Informe Técnico

- vii. 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 constatar la identificación de la persona y del vehículo a ser instalado.

Una vez verificada tal condición, la Agencia Metropolitana de Tránsito es la institución competente para emitir los Informes Motivados que califiquen la idoneidad de los aplicantes que podrán o no acceder a formar parte de una Operadora de transporte terrestre en taxi del DMQ.

Los informes motivados que resulten favorables, otorgan un plazo de hasta noventa (90) días a los aplicantes para presentar su solicitud, de manera libre y voluntaria, bajo cualquiera de las siguientes condiciones:

1. Los aplicantes calificados como idóneos podrán participar en la constitución de una persona jurídica de derecho privado que reúna los requisitos determinados en la normativa vigente para la obtención posterior de un Permiso de Operación. Para la constitución de una operadora de transporte comercial en taxi se necesitará un número de aplicantes en el mínimo que disponga la Secretaría de Movilidad. Los aplicantes calificados como idóneos podrán solicitar el informe jurídico favorable de constitución ante la Agencia Metropolitana de Tránsito, dentro de los plazos, cronogramas y requisitos dispuestos por la Secretaría de Movilidad; o,
2. Los aplicantes calificados como idóneos podrán asociarse a una Operadora de transporte en taxi debidamente constituida dentro del Distrito Metropolitano de Quito, para lo cual la Operadora presentará la solicitud observando los requisitos previamente determinados para el trámite de incremento de cupo y otorgamiento de las habilitaciones operacionales a las que haya lugar. Se prohíbe la asignación de cupos a favor de las Operadoras legalmente constituidas, de forma previa a la emisión de los respectivos informes motivados que califiquen la idoneidad de cada aplicante.

A.5.2 ORDENANZA METROPOLITANA 0195

La Ordenanza Metropolitana No. 0195 es la reformatoria a la Ordenanza Metropolitana No. 0177, con base en el siguiente análisis técnico y jurídico:

A.5.2.1 FUNDAMENTO PARA LA REFORMA DE LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 0177

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 de este servicio, 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).



En los meses de junio y julio del 2017 la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, puso en conocimiento del Concejo Metropolitano los resultados de la Consultoría contratada por dicha entidad, para la determinación de la oferta y demanda actual de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito, DMQ.

Conforme los resultados del citado Estudio de Oferta y Demanda, para obtener un tiempo de espera y un nivel de servicio aceptable para los usuarios del DMQ, se indicó que se requieren al menos 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 se encuentren definidos en la normativa nacional y metropolitana vigente.

Con los resultados del Estudio, el Concejo Metropolitano de Quito, mediante **Ordenanza Metropolitana No. 177 sancionada el 18 de julio del 2017**, estableció el nuevo Régimen Administrativo para la prestación del Servicio de Taxi en el Distrito Metropolitano de Quito y **dispuso**, 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, conforme lo contempla la Disposición Transitoria Sexta de la Ordenanza Metropolitana *ibídem*.

Dando cumplimiento al tenor literal de la Disposición Transitoria Sexta indicada y conforme lo dispuso la Disposición Transitoria Séptima de la Ordenanza Metropolitana No. 177 en referencia, la Secretaría de Movilidad, mediante Resolución Administrativa No. SM-0012-2017 de 01 de agosto del 2017, estableció los plazos, requisitos y condiciones para la ejecución del Estudio de Oferta y Demanda de Taxis aprobado por el Concejo Metropolitano de Taxis, encargando a la Agencia Metropolitana de Tránsito llevar adelante la recepción de las solicitudes, verificación de requisitos y emisión de informes motivados de idoneidad, en los términos dispuestos por la Ordenanza mencionada, que dispone: *"(...) Los informes motivados que resulten favorables serán emitidos en el número máximo de la oferta determinada en la presente disposición transitoria (...)"*

Según lo dispuesto en la Disposición Transitoria Octava de la Ordenanza Metropolitana No. 177 sancionada el 18 de julio del 2017, la Secretaría de Movilidad con fecha 24 de octubre de 2017, puso en conocimiento de la *"Comisión Especial conformada con el fin de vigilar el proceso de asignación de cupos de las nuevas unidades para la prestación del servicio de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito"*, sobre el estado actual del Proceso de Estudio de Oferta y Demanda de Taxis 2017 y mediante oficio de 26 de octubre de 2017 puso en conocimiento del Alcalde Metropolitano, el Informe Técnico

No. AMT-DRAV-2017-0985 elaborado por la Agencia Metropolitana de Tránsito, como Entidad Ejecutora del mismo, que en su parte pertinente dice:

“La cantidad de “Solicitudes Iniciales” recibidas en la Etapa 1, ascendió a un número aproximado de 17.700, cantidad que superó la expectativa que se había planificado originalmente, teniendo en consideración que la Línea Base determinada en el Estudio de Necesidad realizado por la Secretaría de Movilidad contaba con un total de registros de 13.323 personas; por esta razón, en la actualidad el proceso se encuentra aún en esta actividad, teniendo hasta la fecha un total de carpetas revisadas de 15.147, que corresponde al 85 % del total de solicitudes receptadas (...).”

*El resultado del ejercicio realizado nos ha dado como resultado que hasta la fecha de corte, 24 de octubre del 2017, de los datos ingresados a la Base de Datos creada para este proceso, el total de aplicantes que calificarían como **Idóneos** asciende el número aproximado de **9000 personas**; es decir, el resultado supera el número máximo de informes que la Ordenanza No. 177 dispuso (“serán emitidos en el **número máximo de la oferta determinada en la presente disposición transitoria**”), esto sin contar aún con el ingreso y análisis de los datos correspondientes a las Solicitudes Iniciales del Dígito 0 y las solicitudes entregadas en el día adicional destinado para recepción de “Rezagados”, información aún constante en aproximadamente 2500 carpetas (...).”*

*Bajo el análisis determinado anteriormente y una vez que se concluya con la totalidad de la validación de la información entregada, se deberá proceder a la actividad 2 de esta etapa, denominada “Determinación del Orden de Prelación” y dando cumplimiento a lo descrito en la Ordenanza Metropolitana No. 177 y el Instructivo creado para la ejecución de la misma que dice: “Los INFORMES MOTIVADOS que resulten favorables serán emitidos en el número máximo de la oferta determinada en la Disposición Transitoria Sexta”; es decir, ocho mil seiscientos noventa y tres (8693), y, se deberá emitir “Informes Negativos” a todos los aplicantes que, **a pesar de haber cumplido con todos los requisitos documentales previstos en la etapa de recepción de información, se encuentren dentro del Orden Prelación 11 y 12** debido a que la Ordenanza limita la cantidad de Informes de Idoneidad a entregar acorde a la cantidad de unidades requeridas para la ciudad en el DMQ, según lo determinó el Estudio de Necesidad (Oferta/Demanda) contratado por la Secretaría de Movilidad. Como resultado de esto, a cerca de 1.650 personas idóneas, se negaría la posibilidad de que acceda a la obtención del permiso de Operación (...).”*

Con oficio No. 444-AMT-2017 de 09 de noviembre del 2017 y en alcance al informe citado en los párrafos precedentes, la Agencia Metropolitana de Tránsito informa a la Comisión de Movilidad del Concejo Metropolitano, que se ha concluido a la presente fecha con la revisión y validación total (100%) de las “Solicitudes Iniciales” establecidas en la Ordenanza Metropolitana No. 177 de 18 de julio de 2017, que corresponde a un universo de 17.607 aplicantes, concluyendo adicionalmente que: “luego de

*finalizada la etapa de revisión y validación de todos los documentos entregados por los señores Aplicantes se ha determinado que el número de personas que han alcanzado con su **Calidad de Idóneos** es de 10.270 (diez mil doscientos setenta)."*

Con oficio No. SCG-3172 de 07 de noviembre del 2017, la Presidenta de la Comisión Especial conformada por disposición del Concejo Metropolitano de Quito, con el fin de vigilar el proceso de asignación de cupos de las nuevas unidades para la prestación del servicio de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito, informa al Presidente de la Comisión de Movilidad del Concejo Metropolitano de Quito, que: "(...) *luego de conocer el informe presentado por la Secretaría de Movilidad y la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sobre el estado actual del proceso de regularización; toda vez que en virtud de los criterios de prelación definidos por estas instancias de la administración municipal, para el proceso de regularización se ha generado la necesidad de aumentar la cantidad de beneficiarios por cuanto éstos también son idóneos para calificar dentro de este proceso; sin embargo no existe un criterio técnico que sustente quienes sí deberían mantenerse y quienes deberían salir; resolvió: correr traslado de este particular a la Comisión que usted preside a fin de que se analice una posible reforma a la Ordenanza Metropolitana No. 177, sancionada el 18 de julio de 2017, por cuanto en este cuerpo normativo se señala un número preciso de postulantes que ingresarían al proceso; y, como se manifestó, se ha identificado la necesidad de que se amplíe este número"*.

Según lo dispone la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como su Reglamento General de Aplicación, el único documento que permite brindar el Servicio de Transporte Terrestre Comercial en la modalidad de Transporte Terrestre Comercial en Taxi, es el Permiso de Operación, título habilitante con el que se cubriría la demanda insatisfecha de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito.

La Administración Municipal ha reconocido entonces la necesidad de calificar la idoneidad de todos los aspirantes y brindar la oportunidad de acceder a un título habilitante para la prestación del Servicio de Taxi en el Distrito Metropolitano de Quito, a todos aquellos que demostraron dentro del proceso su calidad de histórico, con la finalidad de no transgredir derechos de las personas que se encuentran dentro del proceso en iguales condiciones de quienes por efectos de la prelación dispuesta, serían actualmente beneficiados; se debe considerar además, que las personas que sean calificadas como idóneas, para la obtención posterior del permiso de operación, deberán sujetarse al cumplimiento de los requisitos y condiciones que la norma mencionada prevé para el efecto, en los plazos dispuestos por las Autoridades Metropolitanas, y, que por las experiencias pasadas de los procesos de regularización de servicios de transporte ejecutados por las distintas Entidades Metropolitanas, existe un porcentaje alto de personas naturales que desisten en la culminación u obtención de los Títulos Habilitantes Definitivos, situación que responde a distintas circunstancias personales ajenas a la Administración.

No. AMT-DRAV-2017-0985 elaborado por la Agencia Metropolitana de Tránsito, como Entidad Ejecutora del mismo, que en su parte pertinente dice:

“La cantidad de “Solicitudes Iniciales” recibidas en la Etapa 1, ascendió a un número aproximado de 17.700, cantidad que superó la expectativa que se había planificado originalmente, teniendo en consideración que la Línea Base determinada en el Estudio de Necesidad realizado por la Secretaría de Movilidad contaba con un total de registros de 13.323 personas; por esta razón, en la actualidad el proceso se encuentra aún en esta actividad, teniendo hasta la fecha un total de carpetas revisadas de 15.147, que corresponde al 85 % del total de solicitudes receptadas (...).

*El resultado del ejercicio realizado nos ha dado como resultado que hasta la fecha de corte, 24 de octubre del 2017, de los datos ingresados a la Base de Datos creada para este proceso, el total de aplicantes que calificarían como **Idóneos** asciende el número aproximado de 9000 personas; es decir, el resultado supera el número máximo de informes que la Ordenanza No. 177 dispuso (“serán emitidos en el **número máximo de la oferta determinada en la presente disposición transitoria**”), esto sin contar aún con el ingreso y análisis de los datos correspondientes a las Solicitudes Iniciales del Dígito 0 y las solicitudes entregadas en el día adicional destinado para recepción de “Rezagados”, información aún constante en aproximadamente 2500 carpetas (...)*

*Bajo el análisis determinado anteriormente y una vez que se concluya con la totalidad de la validación de la información entregada, se deberá proceder a la actividad 2 de esta etapa, denominada “Determinación del Orden de Prelación” y dando cumplimiento a lo descrito en la Ordenanza Metropolitana No. 177 y el Instructivo creado para la ejecución de la misma que dice: “Los INFORMES MOTIVADOS que resulten favorables serán emitidos en el número máximo de la oferta determinada en la Disposición Transitoria Sexta”; es decir, ocho mil seiscientos noventa y tres (8693), y, se deberá emitir “Informes Negativos” a todos los aplicantes que, **a pesar de haber cumplido con todos los requisitos documentales previstos en la etapa de recepción de información, se encuentren dentro del Orden Prelación 11 y 12** debido a que la Ordenanza limita la cantidad de Informes de Idoneidad a entregar acorde a la cantidad de unidades requeridas para la ciudad en el DMQ, según lo determinó el Estudio de Necesidad (Oferta/Demanda) contratado por la Secretaría de Movilidad. Como resultado de esto, a cerca de 1.650 personas idóneas, se negaría la posibilidad de que acceda a la obtención del permiso de Operación (...)*”.

Con oficio No. 444-AMT-2017 de 09 de noviembre del 2017 y en alcance al informe citado en los párrafos precedentes, la Agencia Metropolitana de Tránsito informa a la Comisión de Movilidad del Concejo Metropolitan, que se ha concluido a la presente fecha con la revisión y validación total (100%) de las “Solicitudes Iniciales” establecidas en la Ordenanza Metropolitana No. 177 de 18 de julio de 2017, que corresponde a un universo de 17.607 aplicantes, concluyendo adicionalmente que: “luego de



*finalizada la etapa de revisión y validación de todos los documentos entregados por los señores Aplicantes se ha determinado que el número de personas que han alcanzado con su **Calidad de Idóneos** es de 10.270 (diez mil doscientos setenta)."*

Con oficio No. SCG-3172 de 07 de noviembre del 2017, la Presidenta de la Comisión Especial conformada por disposición del Concejo Metropolitano de Quito, con el fin de vigilar el proceso de asignación de cupos de las nuevas unidades para la prestación del servicio de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito, informa al Presidente de la Comisión de Movilidad del Concejo Metropolitano de Quito, que: *"(...) luego de conocer el informe presentado por la Secretaría de Movilidad y la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sobre el estado actual del proceso de regularización; toda vez que en virtud de los criterios de prelación definidos por estas instancias de la administración municipal, para el proceso de regularización se ha generado la necesidad de aumentar la cantidad de beneficiarios por cuanto éstos también son idóneos para calificar dentro de este proceso; sin embargo no existe un criterio técnico que sustente quienes sí deberían mantenerse y quienes deberían salir; **resolvió:** correr traslado de este particular a la Comisión que usted preside a fin de que se analice una posible reforma a la Ordenanza Metropolitana No. 177, sancionada el 18 de julio de 2017, por cuanto en este cuerpo normativo se señala un número preciso de postulantes que ingresarían al proceso; y, como se manifestó, se ha identificado la necesidad de que se amplíe este número"*.

Según lo dispone la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como su Reglamento General de Aplicación, el único documento que permite brindar el Servicio de Transporte Terrestre Comercial en la modalidad de Transporte Terrestre Comercial en Taxi, es el Permiso de Operación, título habilitante con el que se cubriría la demanda insatisfecha de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito.

La Administración Municipal ha reconocido entonces la necesidad de calificar la idoneidad de todos los aspirantes y brindar la oportunidad de acceder a un título habilitante para la prestación del Servicio de Taxi en el Distrito Metropolitano de Quito, a todos aquellos que demostraron dentro del proceso su calidad de histórico, con la finalidad de no transgredir derechos de las personas que se encuentran dentro del proceso en iguales condiciones de quienes por efectos de la prelación dispuesta, serían actualmente beneficiados; se debe considerar además, que las personas que sean calificadas como idóneas, para la obtención posterior del permiso de operación, deberán sujetarse al cumplimiento de los requisitos y condiciones que la norma mencionada prevé para el efecto, en los plazos dispuestos por las Autoridades Metropolitanas, y, que por las experiencias pasadas de los procesos de regularización de servicios de transporte ejecutados por las distintas Entidades Metropolitanas, existe un porcentaje alto de personas naturales que desisten en la culminación u obtención de los Títulos Habilitantes Definitivos, situación que responde a distintas circunstancias personales ajenas a la Administración.

Mediante la reforma se propone además, prevenir y corregir oportunamente posibles problemas ya suscitados anteriormente, en la fase de Emisión de Permisos de Operación y Habilitaciones, causado por el limitante numérico determinado en la Ordenanza No. 177 de 18 de julio de 2017.

Es así que la reforma a la Ordenanza No. 177 de 18 de julio de 2017, procura que la Obtención de los Permisos de Operación se ajusten a la realidad técnica, jurídica y social, y se logre completar la Regularización del Servicio de Taxis de todas los Aplicantes declarados idóneos y que cumplan con todos los requisitos en las distintas fases del Proceso, poniendo de esta manera fin a la prestación del servicio informal de Taxis en el Distrito Metropolitano de Quito, permitiendo realizar a futuro un control efectivo de la informalidad y al mismo tiempo eliminar posibles actos de corrupción de diversos entes interesados en sacar provecho del Proceso de Regularización, que se ocasionarían en caso de no eliminar el limitante existente.

La Constitución de la República del Ecuador en su Art. 66 determina los derechos de libertad de los ecuatorianos, y dispone el derecho a la igualdad formal, igualdad material y no discrimen; por lo que se hace necesario la reforma planteada a favor de los participantes que cumplen con los parámetros de idoneidad.

En virtud de lo señalado, en ejercicio de las facultades que le atribuyen al Concejo Metropolitano de Quito 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 reformar la Disposición Transitoria Sexta de la Ordenanza Metropolitana No. 177 sancionada el 18 de julio del 2017, que establece el Régimen Administrativo para la Prestación del Servicio de Taxi en el Distrito Metropolitano de Quito, con la finalidad de que las Entidades Metropolitanas ejecutoras del Proceso de Taxis 2017, puedan emitir informes favorables de idoneidad a todos aquellos Aplicantes que efectivamente han demostrado tal calidad y se les brinde la oportunidad de obtener un título habilitante para la Prestación del Servicio de Transporte Terrestre Comercial en Taxi del DMQ, condición última que estará sujeta a los requisitos y condiciones que establecen las normas que en materia de transporte terrestre son aplicables en la obtención de Títulos Habilitantes para la prestación del mencionado Servicio.

A.5.2.2 REFORMA ESENCIAL A LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 0177

El artículo 1 de la Ordenanza Metropolitana No. 0195, sustituye el último inciso del artículo 5 de la Ordenanza Metropolitana No. 177, sancionada el 18 de julio del 2017, por el siguiente texto:

“Una vez determinado el número de vehículos requeridos para el servicio de taxi por parte de la instancia municipal responsable de la movilidad, los trámites para la emisión de informe



favorables para la constitución jurídica de nuevas Operadoras, otorgamiento de permisos de operación para las Operadoras legalmente constituidas o incremento de cupo de las Operadoras debidamente autorizadas, se sujetará a lo dispuesto en una ordenanza metropolitana expedida expresamente para tal efecto.”

El artículo 2 de la Ordenanza *Ibíd*em, sustituye los incisos constantes a continuación de los requisitos establecidos en la Disposición Transitoria Sexta de la Ordenanza Metropolitana No. 177, sancionada el 18 de julio del 2017, por el siguiente texto:

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

Una vez verificada tal condición, la Agencia Metropolitana de Tránsito emitirá los informes que califiquen la idoneidad de los Aplicantes que podrán o no acceder a formar parte de una Operadora de transporte terrestre en taxi del DMQ. Los informes que resulten favorables serán emitidos conforme al número exacto de Aplicantes que demostraron su idoneidad bajo el cumplimiento de las condiciones dispuestas en los incisos precedentes, cuyo detalle estará contenido en el respectivo informe emitido por la Agencia Metropolitana de Tránsito, los mismos que no constituyen Permiso de Operación y/o habilitación operacional, ni le faculta al o la Aplicante a brindar el servicio de transporte terrestre comercial en taxi dentro del Distrito Metropolitano de Quito, serán de carácter intransferible y otorgarán un plazo de hasta noventa días (90) días para presentar su solicitud, de manera libre y voluntaria, bajo cualquiera de las siguientes condiciones:

- 1. Los Aplicantes calificados como idóneos podrán participar en la constitución de una persona jurídica de derecho privado, cooperativa o compañía, que reúna los requisitos determinados en la normativa vigente para la obtención posterior de un Permiso de Operación. Para la constitución jurídica de una operadora de transporte comercial en taxi se requerirá un número mínimo de veinte (20) personas calificadas como idóneas que pasarán a formar parte de la misma en calidad de socios o accionistas, según corresponda.*

Los Aplicantes calificados como idóneos podrán solicitar el informe jurídico favorable de constitución ante la Agencia Metropolitana de Tránsito, dentro de los plazos, cronogramas y requisitos dispuestos por la Secretaría de Movilidad, el mismo que tendrá una vigencia de sesenta (60) días y cuya prórroga por el mismo plazo, podrá ser solicitada y otorgada por una sola ocasión. Una vez constituida jurídicamente la nueva Operadora, deberán presentar ante la Agencia Metropolitana de Tránsito la solicitud para la emisión de Permiso de Operación correspondiente.

Mediante la reforma se propone además, prevenir y corregir oportunamente posibles problemas ya suscitados anteriormente, en la fase de Emisión de Permisos de Operación y Habilitaciones, causado por el limitante numérico determinado en la Ordenanza No. 177 de 18 de julio de 2017.

Es así que la reforma a la Ordenanza No. 177 de 18 de julio de 2017, procura que la Obtención de los Permisos de Operación se ajusten a la realidad técnica, jurídica y social, y se logre completar la Regularización del Servicio de Taxis de todas los Aplicantes declarados idóneos y que cumplan con todos los requisitos en las distintas fases del Proceso, poniendo de esta manera fin a la prestación del servicio informal de Taxis en el Distrito Metropolitano de Quito, permitiendo realizar a futuro un control efectivo de la informalidad y al mismo tiempo eliminar posibles actos de corrupción de diversos entes interesados en sacar provecho del Proceso de Regularización, que se ocasionarían en caso de no eliminar el limitante existente.

La Constitución de la República del Ecuador en su Art. 66 determina los derechos de libertad de los ecuatorianos, y dispone el derecho a la igualdad formal, igualdad material y no discrimen; por lo que se hace necesario la reforma planteada a favor de los participantes que cumplen con los parámetros de idoneidad.

En virtud de lo señalado, en ejercicio de las facultades que le atribuyen al Concejo Metropolitano de Quito 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 reformar la Disposición Transitoria Sexta de la Ordenanza Metropolitana No. 177 sancionada el 18 de julio del 2017, que establece el Régimen Administrativo para la Prestación del Servicio de Taxi en el Distrito Metropolitano de Quito, con la finalidad de que las Entidades Metropolitanas ejecutoras del Proceso de Taxis 2017, puedan emitir informes favorables de idoneidad a todos aquellos Aplicantes que efectivamente han demostrado tal calidad y se les brinde la oportunidad de obtener un título habilitante para la Prestación del Servicio de Transporte Terrestre Comercial en Taxi del DMQ, condición última que estará sujeta a los requisitos y condiciones que establecen las normas que en materia de transporte terrestre son aplicables en la obtención de Títulos Habilitantes para la prestación del mencionado Servicio.

A.5.2.2 REFORMA ESENCIAL A LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 0177

El artículo 1 de la Ordenanza Metropolitana No. 0195, sustituye el último inciso del artículo 5 de la Ordenanza Metropolitana No. 177, sancionada el 18 de julio del 2017, por el siguiente texto:

“Una vez determinado el número de vehículos requeridos para el servicio de taxi por parte de la instancia municipal responsable de la movilidad, los trámites para la emisión de informe



favorables para la constitución jurídica de nuevas Operadoras, otorgamiento de permisos de operación para las Operadoras legalmente constituidas o incremento de cupo de las Operadoras debidamente autorizadas, se sujetará a lo dispuesto en una ordenanza metropolitana expedida expresamente para tal efecto.”

El artículo 2 de la Ordenanza *Ibíd*em, sustituye los incisos constantes a continuación de los requisitos establecidos en la Disposición Transitoria Sexta de la Ordenanza Metropolitana No. 177, sancionada el 18 de julio del 2017, por el siguiente texto:

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

Una vez verificada tal condición, la Agencia Metropolitana de Tránsito emitirá los informes que califiquen la idoneidad de los Aplicantes que podrán o no acceder a formar parte de una Operadora de transporte terrestre en taxi del DMQ. Los informes que resulten favorables serán emitidos conforme al número exacto de Aplicantes que demostraron su idoneidad bajo el cumplimiento de las condiciones dispuestas en los incisos precedentes, cuyo detalle estará contenido en el respectivo informe emitido por la Agencia Metropolitana de Tránsito, los mismos que no constituyen Permiso de Operación y/o habilitación operacional, ni le faculta al o la Aplicante a brindar el servicio de transporte terrestre comercial en taxi dentro del Distrito Metropolitano de Quito, serán de carácter intransferible y otorgarán un plazo de hasta noventa días (90) días para presentar su solicitud, de manera libre y voluntaria, bajo cualquiera de las siguientes condiciones:

- 1. Los Aplicantes calificados como idóneos podrán participar en la constitución de una persona jurídica de derecho privado, cooperativa o compañía, que reúna los requisitos determinados en la normativa vigente para la obtención posterior de un Permiso de Operación. Para la constitución jurídica de una operadora de transporte comercial en taxi se requerirá un número mínimo de veinte (20) personas calificadas como idóneas que pasarán a formar parte de la misma en calidad de socios o accionistas, según corresponda.*

Los Aplicantes calificados como idóneos podrán solicitar el informe jurídico favorable de constitución ante la Agencia Metropolitana de Tránsito, dentro de los plazos, cronogramas y requisitos dispuestos por la Secretaría de Movilidad, el mismo que tendrá una vigencia de sesenta (60) días y cuya prórroga por el mismo plazo, podrá ser solicitada y otorgada por una sola ocasión. Una vez constituida jurídicamente la nueva Operadora, deberán presentar ante la Agencia Metropolitana de Tránsito la solicitud para la emisión de Permiso de Operación correspondiente.

Con el fin de garantizar medidas administrativas que incentiven la economía popular y solidaria, la máxima Autoridad de la Agencia Metropolitana de Tránsito, sus Directivos y personeros, darán atención prioritaria y asesoría en los trámites de constitución en los cuales los Aplicantes manifiesten su voluntad de conformarse en Cooperativas de Transporte en Taxi; o,

- 2. Los Aplicantes calificados como idóneos podrán asociarse a una Operadora de transporte en taxi debidamente constituida dentro del Distrito Metropolitano de Quito, bajo el cumplimiento de los requisitos previstos y plazos dispuestos por la Secretaría de Movilidad. Se prohíbe la asignación de cupos a favor de las Operadoras legalmente constituidas, de forma previa a la emisión de los respectivos informes motivados que califiquen la idoneidad de cada Aplicante, su asignación posterior dependerá estrictamente de la voluntad manifestada del Aplicante idóneo.*

Los Permisos de Operación y/o habilitaciones operacionales constituyen los únicos títulos habilitantes para prestar el servicio de transporte comercial en taxi dentro del DMQ, y su emisión se la hará a favor de los Aplicantes idóneos que cumplan con los requisitos, plazos y formalidades establecidos para estos tipos de trámites; adicionalmente y para una correcta distribución de la flota vehicular a ser habilitada, la Agencia Metropolitana de Tránsito deberá observar la ubicación territorial (Parroquia) constante en el levantamiento de información efectuado durante el estudio para determinar la oferta del servicio de transporte comercial en taxi del DMQ, en los términos dispuestos en la Regla Técnica que para el efecto emita la Secretaría de Movilidad.

El proceso dispuesto en la presente Disposición Transitoria concluirá el 31 de agosto de 2018, los Aplicantes que no hayan presentado solicitud alguna dentro de este plazo serán excluidos definitivamente del mismo; del número total de vehículos habilitados, la Secretaría de Movilidad remitirá para conocimiento del Concejo Metropolitano un informe con el detalle de las personas naturales que hayan sido beneficiadas a través de la constitución jurídica de nuevas Operadoras o por su asociación a una Operadora ya existente, respectivamente.

De la misma manera, en caso de existir remanente de la oferta establecida o en su defecto, un excedente en el número de Aplicantes, la Secretaría de Movilidad pondrá en conocimiento del Concejo Metropolitano tal particular para su posterior resolución."



A.5.3 RESOLUCIÓN No. SM-0012-2017

La Secretaría de Movilidad emite la Resolución No. SM-0012-2017 de fecha 01 de agosto del 2017, en la que expide el Instructivo (ANEXO 1) para la ejecución de los resultados del estudio de oferta de taxis para el Distrito Metropolitano de Quito, aprobado mediante Ordenanza Metropolitana No. 177, sancionada el 18 de julio del 2017.

El Anexo I de la Resolución ibídem en el Acápite I, numeral 1, **delega como responsable para la Emisión de “Informes Motivados de Idoneidad” a la Agencia Metropolitana de Tránsito.**

El citado Acápite III, numeral 1, reformado mediante Resolución No. SM-024-2017, de fecha 23 de octubre de 2017, establece: *“Una vez culminada la etapa de recepción de solicitudes, la unidad administrativa responsable de la Agencia Metropolitana de Tránsito procederá a la revisión exhaustiva y validación necesaria de todos los documentos adjuntos, que permita calificar la idoneidad de cada aplicante, bajo los siguientes parámetros preliminares:*

- a) Los documentos deben haber sido presentados en su totalidad, conforme el numeral 2 del acápite anterior. Los aplicantes que no hayan entregado en su totalidad la documentación señalada no podrán continuar con el proceso.*
- b) Se verificará que el aplicante se encuentre al día en las obligaciones ante el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.*
- c) Se verificará que el aplicante, a la presente fecha, no tenga la calidad de servidora o servidor público o de miembro activo de las Fuerzas Armadas o de la Policía Nacional.*
- d) Solo podrá aplicar una persona natural por cada vehículo a ser destinado al servicio de transporte terrestre comercial en Taxi del DMQ (...).”*

El Acápite III, numeral 2, del Anexo I, reformado de igual manera mediante la Resolución No. SM-024-2017, de fecha 23 de octubre de 2017, dispone:

“La Agencia Metropolitana de Tránsito, a través de su unidad administrativa competente, emitirá los Informes Motivados que califiquen la idoneidad de cada uno de los Aplicantes, mismo que deberá ser dirigido a la persona natural que realizó la solicitud inicial y notificada al correo electrónico consignado por el Aplicante.

Se emitirán los informes con la negativa de continuar con cualquier trámite a quienes no presentaron en su totalidad los requisitos documentales en los tiempos previstos, a quienes mantienen obligaciones pendientes con el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a quienes no cumplen con las condiciones personales previstas en la disposición transitoria sexta de la Ordenanza Metropolitana No.

Con el fin de garantizar medidas administrativas que incentiven la economía popular y solidaria, la máxima Autoridad de la Agencia Metropolitana de Tránsito, sus Directivos y personeros, darán atención prioritaria y asesoría en los trámites de constitución en los cuales los Aplicantes manifiesten su voluntad de conformarse en Cooperativas de Transporte en Taxi; o,

- 2. Los Aplicantes calificados como idóneos podrán asociarse a una Operadora de transporte en taxi debidamente constituida dentro del Distrito Metropolitano de Quito, bajo el cumplimiento de los requisitos previstos y plazos dispuestos por la Secretaría de Movilidad. Se prohíbe la asignación de cupos a favor de las Operadoras legalmente constituidas, de forma previa a la emisión de los respectivos informes motivados que califiquen la idoneidad de cada Aplicante, su asignación posterior dependerá estrictamente de la voluntad manifestada del Aplicante idóneo.*

Los Permisos de Operación y/o habilitaciones operacionales constituyen los únicos títulos habilitantes para prestar el servicio de transporte comercial en taxi dentro del DMQ, y su emisión se la hará a favor de los Aplicantes idóneos que cumplan con los requisitos, plazos y formalidades establecidos para estos tipos de trámites; adicionalmente y para una correcta distribución de la flota vehicular a ser habilitada, la Agencia Metropolitana de Tránsito deberá observar la ubicación territorial (Parroquia) constante en el levantamiento de información efectuado durante el estudio para determinar la oferta del servicio de transporte comercial en taxi del DMQ, en los términos dispuestos en la Regla Técnica que para el efecto emita la Secretaría de Movilidad.

El proceso dispuesto en la presente Disposición Transitoria concluirá el 31 de agosto de 2018, los Aplicantes que no hayan presentado solicitud alguna dentro de este plazo serán excluidos definitivamente del mismo; del número total de vehículos habilitados, la Secretaría de Movilidad remitirá para conocimiento del Concejo Metropolitano un informe con el detalle de las personas naturales que hayan sido beneficiadas a través de la constitución jurídica de nuevas Operadoras o por su asociación a una Operadora ya existente, respectivamente.

De la misma manera, en caso de existir remanente de la oferta establecida o en su defecto, un excedente en el número de Aplicantes, la Secretaría de Movilidad pondrá en conocimiento del Concejo Metropolitano tal particular para su posterior resolución."



A.5.3 RESOLUCIÓN No. SM-0012-2017

La Secretaría de Movilidad emite la Resolución No. SM-0012-2017 de fecha 01 de agosto del 2017, en la que expide el Instructivo (ANEXO 1) para la ejecución de los resultados del estudio de oferta de taxis para el Distrito Metropolitano de Quito, aprobado mediante Ordenanza Metropolitana No. 177, sancionada el 18 de julio del 2017.

El Anexo I de la Resolución ibídem en el Acápite I, numeral 1, **delega como responsable para la Emisión de “Informes Motivados de Idoneidad” a la Agencia Metropolitana de Tránsito.**

El citado Acápite III, numeral 1, reformado mediante Resolución No. SM-024-2017, de fecha 23 de octubre de 2017, establece: *“Una vez culminada la etapa de recepción de solicitudes, la unidad administrativa responsable de la Agencia Metropolitana de Tránsito procederá a la revisión exhaustiva y validación necesaria de todos los documentos adjuntos, que permita calificar la idoneidad de cada aplicante, bajo los siguientes parámetros preliminares:*

- a) *Los documentos deben haber sido presentados en su totalidad, conforme el numeral 2 del acápite anterior. Los aplicantes que no hayan entregado en su totalidad la documentación señalada no podrán continuar con el proceso.*
- b) *Se verificará que el aplicante se encuentre al día en las obligaciones ante el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.*
- c) *Se verificará que el aplicante, a la presente fecha, no tenga la calidad de servidora o servidor público o de miembro activo de las Fuerzas Armadas o de la Policía Nacional.*
- d) *Solo podrá aplicar una persona natural por cada vehículo a ser destinado al servicio de transporte terrestre comercial en Taxi del DMQ (...).”*

El Acápite III, numeral 2, del Anexo I, reformado de igual manera mediante la Resolución No. SM-024-2017, de fecha 23 de octubre de 2017, dispone:

“La Agencia Metropolitana de Tránsito, a través de su unidad administrativa competente, emitirá los Informes Motivados que califiquen la idoneidad de cada uno de los Aplicantes, mismo que deberá ser dirigido a la persona natural que realizó la solicitud inicial y notificada al correo electrónico consignado por el Aplicante.

Se emitirán los informes con la negativa de continuar con cualquier trámite a quienes no presentaron en su totalidad los requisitos documentales en los tiempos previstos, a quienes mantienen obligaciones pendientes con el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a quienes no cumplen con las condiciones personales previstas en la disposición transitoria sexta de la Ordenanza Metropolitana No.

0177 y a quienes fueron excluidos por efectos de la prelación dispuesta en la calificación individual del aplicante como prestador del servicio (...)". El énfasis me pertenece.

A.5.4 RESOLUCIÓN No. SM-002-2018

Resolución No. SM-002-2018, de fecha 01 de marzo de 2018, emitida por la Secretaría de Movilidad del DMQ, con la que se expide la "**REGLA TÉCNICA**" que contiene las características y condiciones generales para los vehículos que prestan el servicio de taxi en el DMQ, ubicación de estacionamientos y paradas, así como la asignación de cupos en el proceso.

B. DESARROLLO DEL PROCESO

B1. ETAPAS DEL PROCESO

ETAPAS	
1.	ENTREGA DE SOLICITUDES POR PARTE DE LOS APLICANTES, PARA LA CALIFICACIÓN DE SU IDONEIDAD
2.	EMISIÓN DE LOS INFORMES MOTIVADOS DE IDONEIDAD (POSITIVOS Y NEGATIVOS)
3.	RECEPCIÓN DE SOLICITUDES (DE LOS APLICANTES IDÓNEOS) PARA CONSTITUCIÓN DE UNA NUEVA OPERADORA DE TRANSPORTE, O PARA INCREMENTO DE CUPO EN UNA OPERADORA YA EXISTENTE
4.	EMISIÓN DE LOS INFORMES TÉCNICOS PREVIOS A LA CONSTITUCIÓN JURÍDICA DE NUEVAS OPERADORAS, MISMOS QUE SON REMITIDOS AL ÁREA LEGAL DE LA AMT PARA SU ANÁLISIS Y POSTERIOR EMISIÓN DE LOS INFORMES JURÍDICOS PREVIOS A LA CONSTITUCIÓN DE LAS NUEVAS OPERADORAS.
5.	ENTREGA DE LAS SOLICITUDES PARA LA EMISIÓN DE UN PERMISO DE OPERACIÓN
6.	EMISIÓN DE LOS TÍTULOS HABILITANTES (RESOLUCIONES DE INCREMENTO DE CUPO, Ó RESOLUCIONES DE PERMISO DE OPERACIÓN)

B.1.1 CRONOLOGÍA DEL PROCESO

	ETAPAS	MES/MESES EN LOS QUE SE DESARROLLÓ
1	ENTREGA DE SOLICITUDES POR PARTE DE LOS APLICANTES, PARA LA CALIFICACIÓN DE SU IDONEIDAD	JULIO 2017
2	REVISIÓN DE LAS SOLICITUDES INICIALES Y DOCUMENTACIÓN ENTREGADAS POR LOS APLICANTES	AGOSTO, SEPTIEMBRE, OCTUBRE 2017
3	EMISIÓN DE LOS INFORMES MOTIVADOS DE IDONEIDAD (POSITIVOS Y NEGATIVOS)	NOVIEMBRE 2017
4	NOTIFICACIÓN INFORMES MOTIVADOS DE IDONEIDAD (POSITIVOS Y NEGATIVOS)	DICIEMBRE 2017

5	ETAPA DE IMPUGNACIONES EN CONTRA DE LOS INFORMES MOTIVADOS DE IDONEIDAD "NEGATIVOS"	ENERO, FEBRERO, MARZO, ABRIL 2018
6	RECEPCIÓN DE SOLICITUDES (DE LOS APLICANTES IDÓNEOS) PARA CONSTITUCIÓN DE UNA NUEVA OPERADORA DE TRANSPORTE, O PARA INCREMENTO DE CUPO EN UNA OPERADORA YA EXISTENTE	FEBRERO, MARZO 2018
7	EMISIÓN DE LOS INFORMES TÉCNICOS PREVIOS A LA CONSTITUCIÓN JURÍDICA DE NUEVAS OPERADORAS, MISMOS QUE SON REMITIDOS AL ÁREA LEGAL DE LA AMT PARA SU ANÁLISIS Y POSTERIOR EMISIÓN DE LOS INFORMES JURÍDICOS PREVIOS A LA CONSTITUCIÓN DE LAS NUEVAS OPERADORAS.	ABRIL, MAYO, JUNIO 2018
8	ENTREGA DE LAS SOLICITUDES PARA LA EMISIÓN DE UN PERMISO DE OPERACIÓN	JULIO 2018
9	EMISIÓN DE LOS TÍTULOS HABILITANTES (RESOLUCIONES DE INCREMENTO DE CUPO, Ó RESOLUCIONES DE PERMISO DE OPERACIÓN)	AGOSTO 2018

B.1.2 ETAPA I – ENTREGA DE SOLICITUDES POR PARTE DE LOS APLICANTES PARA LA CALIFICACIÓN DE SU IDONEIDAD

En la Etapa 1 del Proceso de Asignación de Cupos para el servicio de transporte terrestre comercial de Taxis en el Distrito Metropolitano de Quito, se procedió a receptor las "Solicitudes Iniciales" de los aplicantes, junto con la documentación respectiva, a fin de que se califique su idoneidad.

En esta Etapa, aplicaron un total de 17.608 personas.

ÚLTIMO DÍGITO DE CEDULA	NÚMERO DE SOLICITUDES
1	1473
2	1583
3	1672
4	1686
5	1749
6	1724
7	1708
8	1759
9	1795
0	1877
R	582
TOTAL GENERAL	17608

0177 y a quienes fueron excluidos por efectos de la prelación dispuesta en la calificación individual del aplicante como prestador del servicio (...)". El énfasis me pertenece.

A.5.4 RESOLUCIÓN No. SM-002-2018

Resolución No. SM-002-2018, de fecha 01 de marzo de 2018, emitida por la Secretaría de Movilidad del DMQ, con la que se expide la "**REGLA TÉCNICA**" que contiene las características y condiciones generales para los vehículos que prestan el servicio de taxi en el DMQ, ubicación de estacionamientos y paradas, así como la asignación de cupos en el proceso.

B. DESARROLLO DEL PROCESO

B1. ETAPAS DEL PROCESO

ETAPAS	
1.	ENTREGA DE SOLICITUDES POR PARTE DE LOS APLICANTES, PARA LA CALIFICACIÓN DE SU IDONEIDAD
2.	EMISIÓN DE LOS INFORMES MOTIVADOS DE IDONEIDAD (POSITIVOS Y NEGATIVOS)
3.	RECEPCIÓN DE SOLICITUDES (DE LOS APLICANTES IDÓNEOS) PARA CONSTITUCIÓN DE UNA NUEVA OPERADORA DE TRANSPORTE, O PARA INCREMENTO DE CUPO EN UNA OPERADORA YA EXISTENTE
4.	EMISIÓN DE LOS INFORMES TÉCNICOS PREVIOS A LA CONSTITUCIÓN JURÍDICA DE NUEVAS OPERADORAS, MISMOS QUE SON REMITIDOS AL ÁREA LEGAL DE LA AMT PARA SU ANÁLISIS Y POSTERIOR EMISIÓN DE LOS INFORMES JURÍDICOS PREVIOS A LA CONSTITUCIÓN DE LAS NUEVAS OPERADORAS.
5.	ENTREGA DE LAS SOLICITUDES PARA LA EMISIÓN DE UN PERMISO DE OPERACIÓN
6.	EMISIÓN DE LOS TÍTULOS HABILITANTES (RESOLUCIONES DE INCREMENTO DE CUPO, Ó RESOLUCIONES DE PERMISO DE OPERACIÓN)

B.1.1 CRONOLOGÍA DEL PROCESO

	ETAPAS	MES/MESES EN LOS QUE SE DESARROLLÓ
1	ENTREGA DE SOLICITUDES POR PARTE DE LOS APLICANTES, PARA LA CALIFICACIÓN DE SU IDONEIDAD	JULIO 2017
2	REVISIÓN DE LAS SOLICITUDES INICIALES Y DOCUMENTACIÓN ENTREGADAS POR LOS APLICANTES	AGOSTO, SEPTIEMBRE, OCTUBRE 2017
3	EMISIÓN DE LOS INFORMES MOTIVADOS DE IDONEIDAD (POSITIVOS Y NEGATIVOS)	NOVIEMBRE 2017
4	NOTIFICACIÓN INFORMES MOTIVADOS DE IDONEIDAD (POSITIVOS Y NEGATIVOS)	DICIEMBRE 2017

5	ETAPA DE IMPUGNACIONES EN CONTRA DE LOS INFORMES MOTIVADOS DE IDONEIDAD "NEGATIVOS"	ENERO, FEBRERO, MARZO, ABRIL 2018
6	RECEPCIÓN DE SOLICITUDES (DE LOS APLICANTES IDÓNEOS) PARA CONSTITUCIÓN DE UNA NUEVA OPERADORA DE TRANSPORTE, O PARA INCREMENTO DE CUPO EN UNA OPERADORA YA EXISTENTE	FEBRERO, MARZO 2018
7	EMISIÓN DE LOS INFORMES TÉCNICOS PREVIOS A LA CONSTITUCIÓN JURÍDICA DE NUEVAS OPERADORAS, MISMOS QUE SON REMITIDOS AL ÁREA LEGAL DE LA AMT PARA SU ANÁLISIS Y POSTERIOR EMISIÓN DE LOS INFORMES JURÍDICOS PREVIOS A LA CONSTITUCIÓN DE LAS NUEVAS OPERADORAS.	ABRIL, MAYO, JUNIO 2018
8	ENTREGA DE LAS SOLICITUDES PARA LA EMISIÓN DE UN PERMISO DE OPERACIÓN	JULIO 2018
9	EMISIÓN DE LOS TÍTULOS HABILITANTES (RESOLUCIONES DE INCREMENTO DE CUPO, Ó RESOLUCIONES DE PERMISO DE OPERACIÓN)	AGOSTO 2018

B.1.2 ETAPA I – ENTREGA DE SOLICITUDES POR PARTE DE LOS APLICANTES PARA LA CALIFICACIÓN DE SU IDONEIDAD

En la Etapa I del Proceso de Asignación de Cupos para el servicio de transporte terrestre comercial de Taxis en el Distrito Metropolitano de Quito, se procedió a receptor las "Solicitudes Iniciales" de los aplicantes, junto con la documentación respectiva, a fin de que se califique su idoneidad.

En esta Etapa, aplicaron un total de 17.608 personas.

ÚLTIMO DÍGITO DE CEDULA	NÚMERO DE SOLICITUDES
1	1473
2	1583
3	1672
4	1686
5	1749
6	1724
7	1708
8	1759
9	1795
0	1877
R	582
TOTAL GENERAL	17608

B.1.3 ETAPA II – EMISIÓN DE LOS INFORMES MOTIVADOS DE IDONEIDAD (POSITIVOS Y NEGATIVOS)

El Acápite III, numeral 2, del Anexo I, reformado de igual manera mediante la Resolución No. SM-024-2017, de fecha 23 de octubre de 2017, dispone:

“La Agencia Metropolitana de Tránsito, a través de su unidad administrativa competente, emitirá los Informes Motivados que califiquen la idoneidad de cada uno de los Aplicantes, mismo que deberá ser dirigido a la persona natural que realizó la solicitud inicial y notificada al correo electrónico consignado por el Aplicante”.

Con fundamento en la normativa citada, la Agencia Metropolitana de Tránsito procedió a la revisión exhaustiva de la documentación presentada por los aplicantes, identificando quiénes efectivamente cumplieron con la totalidad de requisitos establecidos en la Ordenanza Metropolitana No. 0177 y en la Resolución No. SM-0012-2017.

Los resultados de esta Etapa se detallan en el siguiente cuadro:

TOTAL DE APLICANTES: 17.608	
IDÓNEOS	NO IDÓNEOS
10.270	7.338

Se entregó de manera personal a cada uno de los aplicantes de informe motivado de idoneidad, en las instalaciones del parque Bicentenario, específicamente en el Centro de Formación de Agentes Civiles de Tránsito de la AMT, dividiendo la entrega de la siguiente manera:

FECHA	ÚLTIMO DIGITO DE LA CEDULA
18 de diciembre de 2017	1 y 2
19 de diciembre de 2017	3 y 4
20 de diciembre de 2017	5 y 6
21 de diciembre de 2017	7 y 8
22 de diciembre de 2017	9 y 0

La Resolución No. SM-0012-2017, de fecha 01 de agosto de 2017, en el Anexo I, Acápite I, numeral 1, delega como responsable para la emisión de los “INFORMES MOTIVADOS DE IDONEIDAD” a la Agencia Metropolitana de Tránsito – AMT a través del siguiente texto: *“La Agencia Metropolitana de Tránsito, a través de su unidad administrativa competente, emitirá los Informes Motivados que*

califiquen la idoneidad de cada uno de los Aplicantes, mismo que deberá ser dirigido a la persona natural que realizó la solicitud inicial y notificada al correo electrónico consignado por el Aplicante. Se emitirán los informes con la negativa de continuar con cualquier trámite a quienes no presentaron en su totalidad los requisitos documentales en los tiempos previstos, a quienes mantienen obligaciones pendientes con el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a quienes no cumplen con las condiciones personales previstas en la disposición transitoria sexta de la Ordenanza Metropolitana No. 0177 y a quienes fueron excluidos por efectos de la prelación dispuesta en la calificación individual del aplicante como prestador del servicio.

En tal virtud, la Agencia Metropolitana de Tránsito realizó la contratación de un servicio de Courier con la empresa LAARCOURIER EXPRES S.A., mismo que entregó a esta Dependencia Municipal un detalle de las notificaciones de todos y cada uno de los Informes Motivados de Idoneidad, tanto positivos como negativos con el número de Guía respectivo.

Es preciso señalar que el sistema de envío del Courier presentó falencias, por lo que varios aplicantes han solicitado a la Dirección de Registro y Administración Vehicular, la notificación de su Informe Motivado de Idoneidad (dado que aún no conocían si obtuvieron o no su idoneidad).

En respuesta a dichos requerimientos, la AMT ha procedido a notificar en persona a las personas que lo solicitaron, a fin de que éstas ejerzan su legítimo derecho a la defensa (con la interposición de los recursos de impugnación), en caso de no estar de acuerdo con la decisión tomada por la administración.

B.1.4 ETAPA III – ETAPA DE IMPUGNACIONES EN CONTRA DE LOS INFORMES MOTIVADOS DE IDONEIDAD “NEGATIVOS”

El Acápito III, numeral 2, del Anexo I, reformado de igual manera mediante la Resolución No. SM-024-2017, de fecha 23 de octubre de 2017, dispone:

“Se emitirán los informes con la negativa de continuar con cualquier trámite a quienes no presentaron en su totalidad los requisitos documentales en los tiempos previstos, a quienes mantienen obligaciones pendientes con el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a quienes no cumplen con las condiciones personales previstas en la disposición transitoria sexta de la Ordenanza Metropolitana No. 0177 y a quienes fueron excluidos por efectos de la prelación dispuesta en la calificación individual del aplicante como prestador del servicio (...).” El énfasis me pertenece.

El total de Impugnaciones recibidas en la Dirección de Registro y Administración Vehicular de la AMT, es de 2.594, cuyo detalle consta a continuación:

B.1.3 ETAPA II – EMISIÓN DE LOS INFORMES MOTIVADOS DE IDONEIDAD (POSITIVOS Y NEGATIVOS)

El Acápito III, numeral 2, del Anexo I, reformado de igual manera mediante la Resolución No. SM-024-2017, de fecha 23 de octubre de 2017, dispone:

“La Agencia Metropolitana de Tránsito, a través de su unidad administrativa competente, emitirá los Informes Motivados que califiquen la idoneidad de cada uno de los Aplicantes, mismo que deberá ser dirigido a la persona natural que realizó la solicitud inicial y notificada al correo electrónico consignado por el Aplicante”.

Con fundamento en la normativa citada, la Agencia Metropolitana de Tránsito procedió a la revisión exhaustiva de la documentación presentada por los aplicantes, identificando quiénes efectivamente cumplieron con la totalidad de requisitos establecidos en la Ordenanza Metropolitana No. 0177 y en la Resolución No. SM-0012-2017.

Los resultados de esta Etapa se detallan en el siguiente cuadro:

TOTAL DE APLICANTES: 17.608	
IDÓNEOS	NO IDÓNEOS
10.270	7.338

Se entregó de manera personal a cada uno de los aplicantes de informe motivado de idoneidad, en las instalaciones del parque Bicentenario, específicamente en el Centro de Formación de Agentes Civiles de Tránsito de la AMT, dividiendo la entrega de la siguiente manera:

FECHA	ÚLTIMO DIGITO DE LA CEDULA
18 de diciembre de 2017	1 y 2
19 de diciembre de 2017	3 y 4
20 de diciembre de 2017	5 y 6
21 de diciembre de 2017	7 y 8
22 de diciembre de 2017	9 y 0

La Resolución No. SM-0012-2017, de fecha 01 de agosto de 2017, en el Anexo I, Acápito I, numeral 1, delega como responsable para la emisión de los “INFORMES MOTIVADOS DE IDONEIDAD” a la Agencia Metropolitana de Tránsito – AMT a través del siguiente texto: *“La Agencia Metropolitana de Tránsito, a través de su unidad administrativa competente, emitirá los Informes Motivados que*

califiquen la idoneidad de cada uno de los Aplicantes, mismo que deberá ser dirigido a la persona natural que realizó la solicitud inicial y notificada al correo electrónico consignado por el Aplicante. Se emitirán los informes con la negativa de continuar con cualquier trámite a quienes no presentaron en su totalidad los requisitos documentales en los tiempos previstos, a quienes mantienen obligaciones pendientes con el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a quienes no cumplen con las condiciones personales previstas en la disposición transitoria sexta de la Ordenanza Metropolitana No. 0177 y a quienes fueron excluidos por efectos de la prelación dispuesta en la calificación individual del aplicante como prestador del servicio.

En tal virtud, la Agencia Metropolitana de Tránsito realizó la contratación de un servicio de Courier con la empresa LAARCOURIER EXPRES S.A., mismo que entregó a esta Dependencia Municipal un detalle de las notificaciones de todos y cada uno de los Informes Motivados de Idoneidad, tanto positivos como negativos con el número de Guía respectivo.

Es preciso señalar que el sistema de envío del Courier presentó falencias, por lo que varios aplicantes han solicitado a la Dirección de Registro y Administración Vehicular, la notificación de su Informe Motivado de Idoneidad (dado que aún no conocían si obtuvieron o no su idoneidad).

En respuesta a dichos requerimientos, la AMT ha procedido a notificar en persona a las personas que lo solicitaron, a fin de que éstas ejerzan su legítimo derecho a la defensa (con la interposición de los recursos de impugnación), en caso de no estar de acuerdo con la decisión tomada por la administración.

B.1.4 ETAPA III – ETAPA DE IMPUGNACIONES EN CONTRA DE LOS INFORMES MOTIVADOS DE IDONEIDAD “NEGATIVOS”

El Acápito III, numeral 2, del Anexo I, reformado de igual manera mediante la Resolución No. SM-024-2017, de fecha 23 de octubre de 2017, dispone:

“Se emitirán los informes con la negativa de continuar con cualquier trámite a quienes no presentaron en su totalidad los requisitos documentales en los tiempos previstos, a quienes mantienen obligaciones pendientes con el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a quienes no cumplen con las condiciones personales previstas en la disposición transitoria sexta de la Ordenanza Metropolitana No. 0177 y a quienes fueron excluidos por efectos de la prelación dispuesta en la calificación individual del aplicante como prestador del servicio (...).” El énfasis me pertenece.

El total de Impugnaciones recibidas en la Dirección de Registro y Administración Vehicular de la AMT, es de 2.594, cuyo detalle consta a continuación:

TIPO DE RECURSO	No. TOTAL	ENTIDAD COMPETENTE PARA RESOLVER
APELACIÓN	477	PROCURADURÍA METROPOLITANA
REVISIÓN	09	PROCURADURÍA METROPOLITANA
NO ESPECIFICA	525	AMT
SOLICITAN SILENCIO ADMINISTRATIVO	12	AMT
PETICIONES VARIAS	06	AMT
PIDEN DECLARATORIA DE NULIDAD DE LA RESOLUCIÓN DEL RECURSO DE REPOSICIÓN (POR FALTA DE MOTIVACIÓN)	44	AMT
REPOSICIÓN	1521	AMT

B.1.4.1 RECURSOS DE APELACIÓN Y REVISIÓN

Una vez emitidos los Informes Motivados de Idoneidad “Negativos”, los aplicantes que no obtuvieron su idoneidad, tenían derecho a impugnar dicho acto administrativo.

De conformidad con los artículos 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410 y 411 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización –COOTAD, los administrados presentaron sus Recursos de Reposición, Apelación y Revisión.

Los Recursos de Apelación y Revisión ingresados en esta Dirección, fueron remitidos en su totalidad a Procuraduría Metropolitana, toda vez que esa Institución es la competente para sustanciarlos y resolverlos.

El número de Recursos de Apelación y Revisión ingresados en la DRAV y remitidos a Procuraduría Metropolitana, se detalla a continuación:

RECURSOS DE APELACIÓN	477
RECURSOS DE REVISIÓN	09

B.1.4.2 NO ESPECIFICARON RECURSO

Existieron aplicantes que impugnaron sus Informes Motivados de Idoneidad “Negativos”, pero sin especificar el recurso (de conformidad con el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización –COOTAD, por lo que no se los admitió a trámite.

El número de aplicantes que impugnaron sin especificar recurso, es: 525

B.1.4.3 PIDEN SILENCIO ADMINISTRATIVO

Doce (12) aplicantes presentaron escritos solicitando “Silencio Administrativo”, mismos que fueron contestados mediante Oficios, debidamente motivados.

B.1.4.4 PETICIONES VARIAS

Seis (06) aplicantes presentaron en esta Dirección, escritos en los que no impugnaban sus Informes Motivados de Idoneidad “Negativos”, sino que solicitaban una fotocopia certificada de su Informe Negativo, o en su defecto, se le indique si el resultado de su aplicación fue positivo o negativo.

B.1.4.5 RECURSOS DE REPOSICIÓN

A la fecha de elaboración del presente Informe, se ha recibido y resuelto los Recursos de Reposición de conformidad al siguiente detalle:

RECURSOS DE REPOSICIÓN	1.521	RESUELTOS Y NOTIFICADOS	A TIEMPO	1.107	RESUELTOS DE MANERA NEGATIVA	636
					RESUELTOS DE MANERA POSITIVA	471
			EXTEMPORÁNEOS	414	TODOS NEGATIVOS	

B.1.5 ETAPA IV – RECEPCIÓN DE SOLICITUDES (DE LOS APLICANTES “IDÓNEOS” PARA LA CONSTITUCIÓN DE UNA NUEVA OPERADORA DE TRANSPORTE TERRESTRE COMERCIAL EN TAXI, O PARA INCREMENTOS DE CUPO EN UNA OPERADORA YA EXISTENTE

El 29 de marzo de 2018, culminó la Etapa de Recepción de Solicitudes de los aplicantes IDÓNEOS, para la constitución de una nueva operadora o para incremento de cupo en una ya existente.

En el siguiente cuadro se detalla la información de esta Etapa:

REPORTE INGRESOS SOLICITUDES DE CONSTITUCIÓN DE NUEVAS OPERADORAS O INCREMENTO DE CUPO		
SOLICITUDES DE CREACION DE NUEVA OPERADORA	169	
APLICANTES DE NUEVA OPERADORA		7892
SOLICITUDES DE INCREMENTOS DE CUPO	305	
APLICANTES DE INCREMENTO DE CUPO		2584
TOTAL SOLICITUDES	474	

TIPO DE RECURSO	No. TOTAL	ENTIDAD COMPETENTE PARA RESOLVER
APELACIÓN	477	PROCURADURÍA METROPOLITANA
REVISIÓN	09	PROCURADURÍA METROPOLITANA
NO ESPECIFICA	525	AMT
SOLICITAN SILENCIO ADMINISTRATIVO	12	AMT
PETICIONES VARIAS	06	AMT
PIDEN DECLARATORIA DE NULIDAD DE LA RESOLUCIÓN DEL RECURSO DE REPOSICIÓN (POR FALTA DE MOTIVACIÓN)	44	AMT
REPOSICIÓN	1521	AMT

B.1.4.1 RECURSOS DE APELACIÓN Y REVISIÓN

Una vez emitidos los Informes Motivados de Idoneidad “Negativos”, los aplicantes que no obtuvieron su idoneidad, tenían derecho a impugnar dicho acto administrativo.

De conformidad con los artículos 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410 y 411 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización –COOTAD, los administrados presentaron sus Recursos de Reposición, Apelación y Revisión.

Los Recursos de Apelación y Revisión ingresados en esta Dirección, fueron remitidos en su totalidad a Procuraduría Metropolitana, toda vez que esa Institución es la competente para sustanciarlos y resolverlos.

El número de Recursos de Apelación y Revisión ingresados en la DRAV y remitidos a Procuraduría Metropolitana, se detalla a continuación:

RECURSOS DE APELACIÓN	477
RECURSOS DE REVISIÓN	09

B.1.4.2 NO ESPECIFICARON RECURSO

Existieron aplicantes que impugnaron sus Informes Motivados de Idoneidad “Negativos”, pero sin especificar el recurso (de conformidad con el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización –COOTAD, por lo que no se los admitió a trámite.

El número de aplicantes que impugnaron sin especificar recurso, es: 525

B.1.4.3 PIDEN SILENCIO ADMINISTRATIVO

Doce (12) aplicantes presentaron escritos solicitando “Silencio Administrativo”, mismos que fueron contestados mediante Oficios, debidamente motivados.

B.1.4.4 PETICIONES VARIAS

Seis (06) aplicantes presentaron en esta Dirección, escritos en los que no impugnaban sus Informes Motivados de Idoneidad “Negativos”, sino que solicitaban una fotocopia certificada de su Informe Negativo, o en su defecto, se le indique si el resultado de su aplicación fue positivo o negativo.

B.1.4.5 RECURSOS DE REPOSICIÓN

A la fecha de elaboración del presente Informe, se ha recibido y resuelto los Recursos de Reposición de conformidad al siguiente detalle:

RECURSOS DE REPOSICIÓN	1.521	RESUELTOS Y NOTIFICADOS	A TIEMPO	1.107	RESUELTOS DE MANERA NEGATIVA	636
					RESUELTOS DE MANERA POSITIVA	471
			EXTEMPORÁNEOS	414	TODOS NEGATIVOS	

B.1.5 ETAPA IV – RECEPCIÓN DE SOLICITUDES (DE LOS APLICANTES “IDÓNEOS” PARA LA CONSTITUCIÓN DE UNA NUEVA OPERADORA DE TRANSPORTE TERRESTRE COMERCIAL EN TAXI, O PARA INCREMENTOS DE CUPO EN UNA OPERADORA YA EXISTENTE

El 29 de marzo de 2018, culminó la Etapa de Recepción de Solicitudes de los aplicantes IDÓNEOS, para la constitución de una nueva operadora o para incremento de cupo en una ya existente.

En el siguiente cuadro se detalla la información de esta Etapa:

REPORTE INGRESOS SOLICITUDES DE CONSTITUCIÓN DE NUEVAS OPERADORAS O INCREMENTO DE CUPO		
SOLICITUDES DE CREACION DE NUEVA OPERADORA	169	
APLICANTES DE NUEVA OPERADORA		7892
SOLICITUDES DE INCREMENTOS DE CUPO	305	
APLICANTES DE INCREMENTO DE CUPO		2584
TOTAL SOLICITUDES	474	

<u>TOTAL APLICANTES</u>	<u>10476</u>
-------------------------	--------------

El aumento del número de IDÓNEOS, se debe a que a los 10.270 iniciales, se les sumó los **206** aplicantes que aplicaron la apelación al recurso de reposición y obtuvieron su Informe Motivado de Idoneidad Positivo.

Es preciso señalar que el número de idóneos – al cierre de la Etapa de Impugnaciones – es superior al citado (206), dado que se ha continuado sustanciando los Recursos de Reposición restantes, emitiendo informes Idóneos a aquellos aplicantes que han justificado su calidad como tales dentro de los plazos establecidos.

B.1.5.1 TRÁMITE PARA INCREMENTOS DE CUPO

En la Dirección de Registro y Administración Vehicular, se procede de la siguiente manera:

1. Se receipta la documentación de los aplicantes.
2. Se revisa y valida la información.
3. A los aplicantes que hayan cumplido con la totalidad de los requisitos establecidos, se les genera un “Registro Municipal de Transporte Provisional”, a fin de que éstos aprueben la Revisión Técnica Vehicular.
4. Una vez que los aplicantes han aprobado la Revisión Técnica Vehicular, se elabora un Informe Técnico, mismo que es el sustento para la emisión de la correspondiente Resolución de Incremento de Cupo.

B.1.5.2 TRÁMITE PARA CONSTITUCIÓN DE NUEVAS OPERADORAS

El proceso que se sigue para aquellos grupos de aplicantes que han decidido constituir una nueva operadora de transporte terrestre comercial de taxis, es el que consta a continuación:

1. Se receipta la documentación entregada por los Representantes Legales Provisionales de las operadoras por constituirse.
2. Se revisa y valida la información.
3. Se elabora un Informe Técnico, mismo que es remitido al Departamento de Asesoría Legal, para que éste analice la procedencia jurídica de dar paso a la constitución de la nueva operadora.



4. Solicitud del permiso de operación
5. Emisión de los títulos habilitantes (Resolución del Permiso de Operación)

B.2 VEEDURÍAS Y COMISIONES EJECUTADAS EN EL PROCESO

- Durante la Etapa de la revisión y validación de carpetas – previa a la emisión de los Informes Motivados de Idoneidad (tanto Positivos como Negativos), se realizó una veeduría por parte de “Justicia Vial”, Guillermo Abad.
- También se efectuó una veeduría proveniente de la Comisión Especial creada para la Fiscalización del Proceso de Asignación de Cupos de Taxis para el D.MQ., presidida por la Concejala Luisa Maldonado.

B.3 INCONVENIENTES SUSCITADOS EN EL DESARROLLO DEL PROCESO

En la ETAPA I del Proceso, se realizó una visita por parte de la Comisión Fiscalizadora, dirigida por la Concejala Luisa Maldonado, a las instalaciones donde ésta se ejecutaba. Posterior, la citada autoridad señaló ciertas falencias en lo referente a *adecuación del espacio físico; incremento del personal para verificación de documentación; instalación de cámaras de seguridad tanto en la sala donde se verifica la información, como en la bodega que contiene el archivo de documentos; foliatura de los documentos presentados por cada aplicante; y la falta de elaboración de un folleto con la información completa del proceso de asignación de cupos.*

B.4 ACCIONES TOMADAS

En atención a las recomendaciones efectuadas, la Agencia Metropolitana de Tránsito tomó las siguientes acciones:

a) Adecuación del espacio físico.-

En relación a la observación referente al espacio físico, la AMT implementó oficinas y bodegas de archivo en el Parque Bicentenario, antiguo ex Aeropuerto Mariscal Sucre, a fin de mantener debidamente organizada y respaldada la documentación entregada por los aplicantes.

b) Incremento de Personal.-

En referencia a la observación que respecta a la falta de personal para la tarea de revisión documental y verificación de ésta, se designaron para dicho proceso a treinta (30) funcionarios internos, quienes laboraban organizados en tres turnos.

<u>TOTAL APLICANTES</u>	<u>10476</u>
--------------------------------	---------------------

El aumento del número de IDÓNEOS, se debe a que a los 10.270 iniciales, se les sumó los **206** aplicantes que aplicaron la apelación al recurso de reposición y obtuvieron su Informe Motivado de Idoneidad Positivo.

Es preciso señalar que el número de idóneos – al cierre de la Etapa de Impugnaciones – es superior al citado (206), dado que se ha continuado sustanciando los Recursos de Reposición restantes, emitiendo informes Idóneos a aquellos aplicantes que han justificado su calidad como tales dentro de los plazos establecidos.

B.1.5.1 TRÁMITE PARA INCREMENTOS DE CUPO

En la Dirección de Registro y Administración Vehicular, se procede de la siguiente manera:

1. Se receipta la documentación de los aplicantes.
2. Se revisa y valida la información.
3. A los aplicantes que hayan cumplido con la totalidad de los requisitos establecidos, se les genera un “Registro Municipal de Transporte Provisional”, a fin de que éstos aprueben la Revisión Técnica Vehicular.
4. Una vez que los aplicantes han aprobado la Revisión Técnica Vehicular, se elabora un Informe Técnico, mismo que es el sustento para la emisión de la correspondiente Resolución de Incremento de Cupo.

B.1.5.2 TRÁMITE PARA CONSTITUCIÓN DE NUEVAS OPERADORAS

El proceso que se sigue para aquellos grupos de aplicantes que han decidido constituir una nueva operadora de transporte terrestre comercial de taxis, es el que consta a continuación:

1. Se receipta la documentación entregada por los Representantes Legales Provisionales de las operadoras por constituirse.
2. Se revisa y valida la información.
3. Se elabora un Informe Técnico, mismo que es remitido al Departamento de Asesoría Legal, para que éste analice la procedencia jurídica de dar paso a la constitución de la nueva operadora.



4. Solicitud del permiso de operación
5. Emisión de los títulos habilitantes (Resolución del Permiso de Operación)

B.2 VEEDURÍAS Y COMISIONES EJECUTADAS EN EL PROCESO

- Durante la Etapa de la revisión y validación de carpetas – previa a la emisión de los Informes Motivados de Idoneidad (tanto Positivos como Negativos), se realizó una veeduría por parte de “Justicia Vial”, Guillermo Abad.
- También se efectuó una veeduría proveniente de la Comisión Especial creada para la Fiscalización del Proceso de Asignación de Cupos de Taxis para el D.MQ., presidida por la Concejala Luisa Maldonado.

B.3 INCONVENIENTES SUSCITADOS EN EL DESARROLLO DEL PROCESO

En la ETAPA I del Proceso, se realizó una visita por parte de la Comisión Fiscalizadora, dirigida por la Concejala Luisa Maldonado, a las instalaciones donde ésta se ejecutaba. Posterior, la citada autoridad señaló ciertas falencias en lo referente a *adecuación del espacio físico; incremento del personal para verificación de documentación; instalación de cámaras de seguridad tanto en la sala donde se verifica la información, como en la bodega que contiene el archivo de documentos; foliatura de los documentos presentados por cada aplicante; y la falta de elaboración de un folleto con la información completa del proceso de asignación de cupos.*

B.4 ACCIONES TOMADAS

En atención a las recomendaciones efectuadas, la Agencia Metropolitana de Tránsito tomó las siguientes acciones:

a) Adecuación del espacio físico.-

En relación a la observación referente al espacio físico, la AMT implementó oficinas y bodegas de archivo en el Parque Bicentenario, antiguo ex Aeropuerto Mariscal Sucre, a fin de mantener debidamente organizada y respaldada la documentación entregada por los aplicantes.

b) Incremento de Personal.-

En referencia a la observación que respecta a la falta de personal para la tarea de revisión documental y verificación de ésta, se designaron para dicho proceso a treinta (30) funcionarios internos, quienes laboraban organizados en tres turnos.

c) Instalación de cámaras de seguridad.-

Respecto a la falta de cámaras de seguridad en las oficinas donde se realizaba la revisión y verificación documental, éstas fueron instaladas en la puerta de ingreso, mismas que registraban la entrada y salida de los funcionarios encargados de la revisión documental.

Referente a cámaras de seguridad instaladas en el interior de las oficinas, dado que el presente proceso es de carácter temporal, y debido a los plazos estipulados en la Resolución No. SM-0012-2017, de fecha 01 de agosto de 2017, no se contó con el tiempo necesario para realizar un proceso de contratación pública de adquisición e instalación de cámaras de seguridad.

d) Documentación foliada.-

Toda la documentación entregada por parte de los aplicantes al proceso, fue debidamente foliada por parte del personal de la AMT designado para el efecto, a fin de precautelar la integridad de los expediente.

e) Elaboración de folleto informativo.-

Respecto a la elaboración de un folleto que contenga toda la información sobre el proceso, la Coordinación de Comunicación Social de la Agencia Metropolitana de Tránsito, diseñó un tríptico informativo que contenía de manera clara y precisa, la información que todo aplicante debía conocer, mismo que fue difundido a la ciudadanía en general.

C. SITUACIÓN ACTUAL DEL PROCESO

Actualmente nos encontramos en la etapa de revisión documental de aquellas solicitudes (carpetas) que han presentado los aplicantes, solicitando la constitución de una nueva operadora de transporte, o el incremento de cupo en una operadora ya existente.

Se están elaborando los INFORMES TÉCNICOS PREVIOS A LA CONSTITUCIÓN JURÍDICA DE UNA OPERADORA, mismos que se han remitiendo al departamento de Asesoría Legal de la AMT, quien procederá con el análisis jurídico respectivo, que permita a los aplicantes continuar con la siguiente fase del proceso.

Atentamente;



Henry Julio Puga Mata

**DIRECTOR GENERAL METROPOLITANO
AGENCIA METROPOLITANA DE TRÁNSITO**

Acción	Siglas responsables	Siglas Unidades	Fecha	Sumilla
Elaborado por:	P Abril / T Sampetro	DRAV / CGL	01/05/2018	



c) Instalación de cámaras de seguridad.-

Respecto a la falta de cámaras de seguridad en las oficinas donde se realizaba la revisión y verificación documental, éstas fueron instaladas en la puerta de ingreso, mismas que registraban la entrada y salida de los funcionarios encargados de la revisión documental.

Referente a cámaras de seguridad instaladas en el interior de las oficinas, dado que el presente proceso es de carácter temporal, y debido a los plazos estipulados en la Resolución No. SM-0012-2017, de fecha 01 de agosto de 2017, no se contó con el tiempo necesario para realizar un proceso de contratación pública de adquisición e instalación de cámaras de seguridad.

d) Documentación foliada.-

Toda la documentación entregada por parte de los aplicantes al proceso, fue debidamente foliada por parte del personal de la AMT designado para el efecto, a fin de precautelar la integridad de los expediente.

e) Elaboración de folleto informativo.-

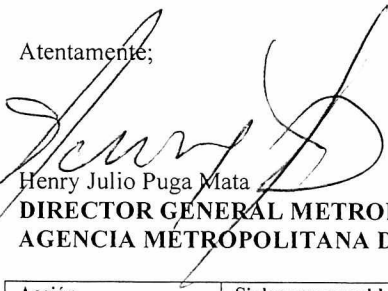
Respecto a la elaboración de un folleto que contenga toda la información sobre el proceso, la Coordinación de Comunicación Social de la Agencia Metropolitana de Tránsito, diseñó un tríptico informativo que contenía de manera clara y precisa, la información que todo aplicante debía conocer, mismo que fue difundido a la ciudadanía en general.

C. SITUACIÓN ACTUAL DEL PROCESO

Actualmente nos encontramos en la etapa de revisión documental de aquellas solicitudes (carpetas) que han presentado los aplicantes, solicitando la constitución de una nueva operadora de transporte, o el incremento de cupo en una operadora ya existente.

Se están elaborando los INFORMES TÉCNICOS PREVIOS A LA CONSTITUCIÓN JURÍDICA DE UNA OPERADORA, mismos que se han remitiendo al departamento de Asesoría Legal de la AMT, quien procederá con el análisis jurídico respectivo, que permita a los aplicantes continuar con la siguiente fase del proceso.

Atentamente;



Henry Julio Puga Mata

**DIRECTOR GENERAL METROPOLITANO
AGENCIA METROPOLITANA DE TRÁNSITO**

Acción	Siglas responsables	Siglas Unidades	Fecha	Sumilla
Elaborado por:	P Abril / T Sampetro	DRAV / CGL	01/05/2018	