



# **UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA**

**ÁREA JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA**

**CARRERA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA.**

## **Título:**

**El servicio tarifado “taxímetro” y su impacto en los usuarios y taxistas del cantón Loja a partir del año 2014.**

*Tesis de grado previa a la obtención del título de Ingeniera en Administración Pública.*

## **AUTORA:**

Valarezo Aguirre, María Lourdes

## **DIRECTOR DE TESIS:**

Dr. Pablo F. Valdivieso Parra Mg. Sc.

**LOJA – ECUADOR  
2016**

## CERTIFICACIÓN

Doctor

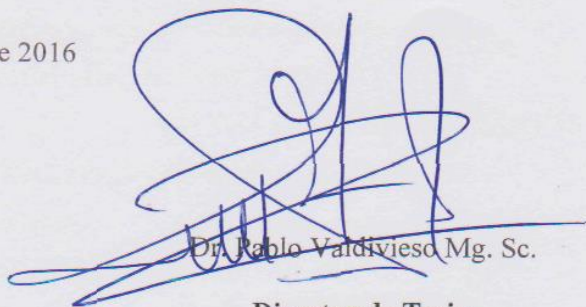
Pablo Valdivieso. Mg. Sc.

**DIRECTOR DEL INFORME FINAL DE TESIS.**

### **CERTIFICA:**

Que la presente tesis titulada: **EL SERVICIO TARIFADO “TAXÍMETRO” Y SU IMPACTO EN LOS USUARIOS Y TAXISTAS DEL CANTÓN LOJA A PARTIR DEL AÑO 2014.** presentada por la egresada: Valarezo Aguirre María Lourdes; fue dirigida, orientada y revisada en todas sus partes, misma que cumple con los requerimientos establecidos por la normativa pertinente para la graduación en la Universidad Nacional de Loja, por lo cual autorizo su presentación.

Loja, Mayo de 2016



Dr. Pablo Valdivieso Mg. Sc.

**Director de Tesis.**

**CARTA DE AUTORIZACIÓN AUTORÍA PARTE DEL AUTORA  
PARA LA CONSULTA, REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL Y  
PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TEXTO COMPLETO**

María Lourdes Valarezo Aguirre, declaro ser autora del presente trabajo de tesis:  
**EL SERVICIO TARIFADO “TAXÍMETRO” Y SU IMPACTO EN LOS  
USUARIOS Y TAXISTAS DEL CANTÓN LOJA A PARTIR DEL AÑO 2014**, y  
eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos  
de posibles reclamos o acciones legales, por el contenido de la misma.

Adicionalmente acepto y autorizo a la Universidad Nacional de Loja, la  
publicación de la tesis en el Repositorio Institucional-Biblioteca Virtual.

**Autora:** María Lourdes Valarezo Aguirre

**Firma:**



**Cedula:** 1105684045

**Fecha:** Loja, 23 de Mayo del 2016.




**CARTA DE AUTORIZACIÓN DE TESIS POR PARTE DEL AUTORA,  
PARA LA CONSULTA, REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL Y  
PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TEXTO COMPLETO**

María Lourdes Valarezo Aguirre; declaro ser autora de la tesis titulada: **EL SERVICIO TARIFADO “TAXÍMETRO” Y SU IMPACTO EN LOS USUARIOS Y TAXISTAS DEL CANTÓN LOJA A PARTIR DEL AÑO 2014**, como requisito para optar al grado de: **Ingeniera en Administración Pública** autorizo al Sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos, muestre al mundo la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Digital Institucional:

Los usuarios pueden consultar el contenido de este trabajo en el RDI, en las redes de información del país y del exterior, con las cuales tenga convenio la Universidad.

La Universidad Nacional de Loja, no se responsabiliza por el plagio o copia de la tesis que realice un tercero.

Para constancia de esta autorización, firmo en la ciudad de Loja, a los 23 días del mes de Mayo del dos mil dieciséis. Firma la autora:

**Firma:** 

**Autora:** Valarezo Aguirre María Lourdes

**Cédula:** 1105684045

**Dirección:** Catamayo

**Correo Electrónico:** lourdesvalarezo@hotmail.com

**Teléfono:** 2678010 **Celular:** 0981333818

**DATOS COMPLEMENTARIOS**

**Director de Tesis:** Dr. Pablo Valdivieso Mg. Sc.

**Tribunal de Grado:**

Presidente: Ing. Mauricio Burneo, Mg. Sc

Vocal: Ing. Tania Patiño, Mg. Sc.

Vocal: Ing. Elizabeth Jiménez Salinas, Mg. Sc.

## **DEDICATORIA**

El presente trabajo de tesis está dedicado a mi familia, especialmente a mi abuelita Esperanza y mi madre Teresa, motores principales de mi vida, e inspiración de lucha y trabajo diario. Con su amor, paciencia y sacrificio formaron parte del proceso de mi formación personal, su apoyo incondicional hizo posible formarme académicamente para posteriormente servir a la Patria y la sociedad; gracias por sus palabras generosas que me inspiraron a seguir adelante y terminar con feliz éxito mis estudios.

María Lourdes

## **AGRADECIMIENTO**

De manera muy especial agradezco a la Universidad Nacional de Loja, a los docentes de la Carrera de Administración Pública, en especial al Dr. Pablo Valdivieso, quien con sus conocimientos, respeto, orientación y amistad ha sabido guiarme de manera sabia en la realización del presente trabajo de tesis.

A las autoridades de la Unidad Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial de la ciudad de Loja, a la Ing. Tania Vásquez mediante su aporte generoso me brindó la información necesaria para el desarrollo del trabajo de tesis, a los dirigentes del gremio del taxismo que con su granito de arena contribuyeron de una u otra manera en la proceso de la investigación.

Mi agradecimiento sincero a todas las personas e instituciones, que hicieron posible el desarrollo y la culminación de este trabajo de tesis.

***LA AUTORA***

## **1. TÍTULO**

**EL SERVICIO TARIFADO “TAXÍMETRO” Y SU IMPACTO EN  
LOS USUARIOS Y TAXISTAS DEL CANTÓN LOJA A PARTIR DEL  
AÑO 2014**

## 2. RESUMEN

El presente trabajo denominado: **EL SERVICIO TARIFADO “TAXÍMETRO” Y SU IMPACTO EN LOS USUARIOS Y TAXISTAS DEL CANTÓN LOJA A PARTIR DEL AÑO 2014**, tiene como finalidad generar conocimiento sobre el servicio de transporte comercial en taxi modalidad convencional y ejecutivo del Cantón Loja; la satisfacción del usuario con el uso del sistema tarifado “Taxímetro”; las mejoras respectivas dentro del servicio; las acciones emprendidas por las autoridades municipales de tránsito luego de haber recibido las competencias de la Agencia Nacional de Tránsito, las medidas necesarias en cuanto a controles, monitoreo y seguimientos para regular el uso del dispositivo.

El servicio de taxis en la modalidad convencional y ejecutivo, años atrás viene operando sin ningún tipo de control referente a los costos, al aplicar el taxímetro en las unidades de taxis y con las nuevas sanciones que regulan al gremio del taxismo se esperaba obtener un mejor rédito en el servicio de transporte comercial en taxi.

Las encuestas aplicadas a los usuarios/os y las entrevistas con los dirigentes de las Compañías de taxis permitieron determinar cuáles son los cambios que se dieron en el servicio, así mismo los problemas que existieron al inicio del funcionamiento del dispositivo.



Al finalizar el trabajo de investigación se pone a consideración las respectivas conclusiones y recomendaciones, para que las autoridades correspondientes tomen a consideración, para futura toma de decisiones, así como las acciones para mejorar el servicio de taxis en el cantón Loja.

## **SUMMARY**

This research work named: **TARIFFED TAXIMETER SERVICE AND ITS IMPACT IN USERS AND TAXI DRIVERS FROM LOJA CITY SINCE 2014**, has as aim to generate knowledge about tariffed taximeter commercial service in taxis in conventional and executive mode in Loja city; users satisfaction with the use of tariffed taximeter system, the respective improvements in the service; the actions performed by transit municipality authorities after they had received the competence from “Agencia Nacional de Tránsito”, the necessary settlements respect to control, monitoring and tracing to regulate the use of the device.

Since some years ago, the taxis’ service in conventional and executive mode has worked without any control respect to fees when applying the taximeter service and the sanctions that rule the taxis’ union, it was supposed to get better income in the taxi transport service.

The applied surveys to users and the interviews with taxi unions’ heads allowed determining which the needed changes in the service are, in the same way the problems that happened at the beginning of the device use.

At the end of the research work, conclusions and recommendations were put into consideration of, so that authorities can take into account for future decision taking, the same as the actions to improve the taxi service in Loja city.

### **3. INTRODUCCIÓN**

En las diferentes ciudades del país se realizó la implementación del taxímetro en el servicio de taxis, según lo establece la Ley Orgánica Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial (en adelante LOTTTSV) mediante comunicado especial la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) ordenó que todas las unidades de taxis utilicen de forma obligatoria a partir del 14 de Abril del 2014 en todo el territorio nacional.

El cantón Loja ubicado en la región Sur del Ecuador, cuenta con una extensión de 1.895,53 km<sup>2</sup>, distribuida en 13 parroquias rurales y 4 urbanas. Según el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos-INEC- el cantón Loja tiene una población de 214.855 habitantes; además en la urbe existen 1667 unidades de taxis, el 100% tienen instalado el taxímetro el cual funciona de manera regular al momento de brindar el servicio de transporte comercial en la modalidad convencional y ejecutivo.

El sistema tarifado “Taxímetro” es una disposición implementada para lograr que el usuario pague el valor real de una carrera y evitar la pugna entre taxista y usuario beneficiando de modo equitativo ambas partes, por otra parte evita que los precios se inflen en días festivos, ya que los taxistas cobraban a su antojo aprovechando de la necesidad del usuario. Con el uso del dispositivo los beneficiarios directos son usuarios y taxistas.

En los inicios de operación del dispositivo, existieron malestares por parte de usuarios y taxistas, indicando que el sistema es inoperante, los controles que realizan los Agentes Civiles de Tránsito, no suprimieron estos problemas y siguen existiendo irregularidades en el servicio.

Mediante los reclamos realizados por varios usuarios en los distintos medios de comunicación de la localidad, se ha podido establecer que el servicio de taxis no es el adecuado, lo que quiere decir que no cumple con las expectativas del usuario o que el conductor de la unidad no ofrece un buen servicio a la ciudadanía.

En el cantón Loja no existe un monitoreo y seguimiento de la calidad del servicio que brindan los taxistas, no sé conoce cuales son las falencias que hay en el servicio mencionado y las irregularidades presentadas en cuanto al uso del taxímetro los controles realizados no han permitido tener un conocimiento general de la satisfacción del usuario con el uso del sistema tarifado “taxímetro”, por tal razón es necesario realizar una evaluación del servicio que se brinda en la urbe lojana.

El propósito de esta tesis es determinar la eficiencia del sistema tarifado dentro del servicio de transporte comercial en taxi y la satisfacción de la población objetivo a quienes va enfocada la investigación como beneficiarios directos del uso del dispositivo.

El objetivo principal es evaluar el servicio de transporte comercial, los cambios o mejoras a partir de la aplicación del taxímetro, la utilidad que ha tenido y sigue teniendo

en la vida diaria del taxista y usuario; la gestión de las autoridades de tránsito en razón de velar por la correcta utilización del taxímetro en la ciudad de Loja.

La evaluación de impacto consiste en hallar evidencias sobre la efectividad de un programa para que puedan usarla los funcionarios públicos, administradores, la sociedad civil y otras partes interesadas, en este caso se necesitan conocer sobre la efectividad del taxímetro en la ciudad de Loja. Los resultados de la evaluación son útiles en cuanto las conclusiones y recomendaciones pueden aplicarse a una población de interés general en este caso taxista y usuarios.

Al realizar la valoración de este sistema en el servicio de transporte comercial en taxi convencional y ejecutivo se verifica, si el dispositivo es o no eficiente en su operación al momento de ejecutar una carrera, los efectos positivos y negativos percibidos por el usuario y taxista por el uso del mismo.

Esta tesis está estructurada de acuerdo a lo que dispone el Reglamento de Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja, y se realizó tomando en cuenta las fases del proceso investigativo, para el cumplimiento, desarrollo y presentación del trabajo investigativo.

Se partió de una revisión literaria que se fundamenta en el marco legal, debido a que no existe información ni bibliografía referente a la evaluación del sistema tarifado en el servicio de transporte comercial a nivel nacional.

La metodología utilizada en el presente trabajo de tesis se fundamentó en aplicar los métodos: Científico, Descriptivo, Deductivo, Estadístico, Analítico- Sintético; además se utilizó las técnicas de observación directa, la documental para levantar una línea base, encuesta, la entrevista, un conversatorio (Foco Grupal) con los dirigentes de los taxis convencional y ejecutivo de las cuales permitieron demostrar como el uso del taxímetro ha “mejorado” el servicio en el Cantón Loja.

La resolución 006 del Consejo Nacional de Competencias estableció el traspaso de competencias de tránsito y transporte terrestre a los GAD's Metropolitanos y Municipales. El Municipio de Loja por tener un Modelo de Gestión A asume a su cargo la planificación, regulación y control del tránsito y transporte terrestre, por ende la implementación del dispositivo en las unidades de taxis estuvo a cargo del Gad municipal de Loja.

Las autoridades de tránsito debido a que recibieron las competencias hace un año, no han realizado seguimientos y monitoreo respectivos, al realizar la evaluación al sistema tarifado “taxímetro” se trata de dar un conocimiento específico de los cambios que se han dado en el servicio; conocer la satisfacción del usuario y taxista para que las autoridades realicen las respectivas gestiones a fin de ejecutar acciones acordes al servicio de transporte comercial, de esta manera se justifica la aplicación práctica de este trabajo.

Fue viable su realización por qué se contó con la colaboración de las autoridades de la UMTTTSV permitiendo recolectar información del tema, el apoyo de los dirigentes



de las Cooperativas de Taxis Convencional y Ejecutivo; se dispuso de recursos económicos, tecnológicos y de tiempo necesario para su elaboración; la información es válida como base conceptual para investigaciones posteriores.

Todo lo expuesto anteriormente hizo posible establecer resultados significativos para dar cumplimiento a los objetivos planteados en el proyecto de investigación, en lo concerniente a la discusión se identifica los resultados más importantes, posteriormente se plantean las conclusiones para finalmente realizar las respectivas recomendaciones.

## 4. REVISIÓN DE LITERATURA

### 5.1 El transporte en la Constitución de la República del Ecuador

El transporte terrestre, es uno de los medios históricos más utilizados para la movilización, y es un factor importante por el cual los pueblos llegan al desarrollo; el Estado ecuatoriano, en la Constitución de República del Ecuador (2008) lo considera como un componente de los sectores estratégicos<sup>1</sup>; el artículo 394 señala que es un componente del RÉGIMEN DEL BUEN VIVIR.

La Constitución 2008 establece que el: *“Estado garantizara la libertad del 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”*. Además regulará al transporte en todas sus formas.

La norma subraya las garantías constitucionales con las que cuenta el transporte, para que se desarrolle libremente dentro del territorio y, también velará por la adopción de tarifas que vayan acorde a un presupuesto equilibrado y que beneficie el bolsillo de los ecuatorianos.

En el Ecuador la competencia de transporte está a cargo de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) en todo el territorio nacional, excepto en los GAD's Metropolitanos y

---

<sup>1</sup>El capítulo quinto en su artículo 313 de la constitución, define los sectores estratégicos, servicios y empresas públicas.

Municipales, que tendrán a su disposición la regulación control y planificación del transporte y tránsito terrestre dentro de su jurisdicción.

Así lo señala la constitución en su artículo 264 en el acápite de Régimen de Competencias donde define que los Gobiernos Municipales deben: “Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”.

## **5.2 Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte**

El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma:

A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal.

Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia.

Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional; y el cantonal, en tanto

no lo asuman los municipios (Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD, 2012).

### **5.3 Consejo Nacional de Competencias**

En Resolución N° 006 del Consejo Nacional de Competencias en su art. 1 señala.-  
*“Transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales del país, progresivamente”* (CNC, 2012).

Según el CNC las competencias de planificación y regulación de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial deben ser entregadas de forma inmediata al municipio de Loja por parte de la ANT.

#### **4.1.1. Transferencia de Competencias**

A partir del traspaso de competencias de transporte a manos de los GAD's Municipales por disposición del mandato constitucional, la ANT desde el año 2012 entregó las competencias a cada gad; la transferencias de competencias se otorgó para que el servicio de transporte terrestre mejoré la calidad para el usuario, y de esta manera *“consolidar un régimen de desarrollo, centrado en el buen vivir, a través de un modelo de autonomías que aporten en la construcción de un progreso justo y equilibrado del territorio nacional”* (ANT).

La Resolución N° 006 del Consejo Nacional de Competencias, establece tres modelos de gestión: **A, B, C**, para el ejercicio de las competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales, diferenciándolos en función de las necesidades territoriales cantonales en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, experiencia y requisitos mínimos de sostenibilidad del servicio.

El Municipio de Loja se encuentra en un Modelo de Gestión A, según la norma mencionada en el párrafo anterior.

**Tabla Nro.1:** Modelo de Gestión A

<b>GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO</b>	<b>PROVINCIA</b>
Quito	Pichincha
Guayaquil	Guayas
Cuenca	Azuay
Ibarra	Imbabura
Loja	Loja
Ambato	Tungurahua
Manta	Manabí

**Fuente:** Adaptada de la Resolución N° 006 del Consejo Nacional de Competencias (2012).

**Elaborado por:** Lourdes Valarezo

Estos gobiernos tendrán a su cargo la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en los términos establecidos en la norma.

La misma norma en su artículo 20 establece **las facultades y atribuciones específicas del modelo de gestión A**, entre las atribuciones referentes al transporte tenemos las siguientes:

1. Realizar operativos de control de tránsito regular y especial, y los operativos de control de emisión de gases en su circunscripción territorial.
2. Controlar el funcionamiento de los centros de revisión y control técnico vehicular; para agentes de control de tránsito cantonales;
3. Capacitar en ordenanzas locales a los agentes de control de tránsito cantonales;
4. Realizar citaciones por multas o infracciones a la LOTTTSV;
5. Realizar el proceso integro de matriculación vehicular y en tal virtud emitir en el ámbito de sus competencias, las matriculas previo el pago de las tasas e impuestos correspondientes y los requisitos previstos en el reglamento a la LOTTTSV;
6. Implementar medios o dispositivos tecnológicos que permitan registrar infracciones de tránsito.

El Municipio de Loja entre las principales responsabilidades independientemente del modelo de gestión en el que se encuentre, asumirá las competencias de Títulos Habilitantes en las modalidades de Transporte Público Intracantonal, Transporte Comercial en Taxis Convencionales, Transporte Comercial de Carga Liviana y Transporte Comercial Escolar – Institucional.

La ANT hasta el 2014 entregó la totalidad de competencias que le corresponden al Municipio de Loja:



Permisos de operación para transporte intercantonal, taxi, escolar, institucional y de carga liviana, así como la matriculación y revisión técnica vehicular, además del control operativo del tránsito a través de los agentes civiles

#### **5.4 Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV)**

La ley indica las competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial para los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales en sus respectivas circunscripciones territoriales.

Los Gad's municipal de Loja tendrán las atribuciones de planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, observando las disposiciones de carácter nacional emitidas 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 seguridad vial se apliquen.

La misma norma en el artículo 30.5 define las competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales, entre ellas tenemos:

- a) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y carga, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito urbano e intra-cantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector;

- b) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector;
- c) Aprobar y homologar medios y sistemas tecnológicos de transporte público, taxímetros y otros equipos destinados a la regulación del servicio de transporte público y comercial, cumpliendo con la normativa generada por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
- d) Promover, ejecutar y mantener campañas masivas, programas y proyectos de educación en temas relacionados con el tránsito y seguridad vial dentro del cantón;
- e) Emitir títulos habilitantes para la operación de servicios de transporte terrestre a las compañías y/o cooperativas debidamente constituidas a nivel intracantonal;
- f) Implementar auditorías de seguridad vial sobre obras y actuaciones viales fiscalizando el cumplimiento de los estudios, en el momento que considere oportuno dentro de su jurisdicción;
- g) Las demás que determine las leyes, ordenanzas y sus reglamentos.

Las diferentes normas y reglamentos de transporte exhorta a que los GAD's Municipales sean los encargados de regular, planificar, controlar y velar el orden dentro del transporte terrestre; en efecto el servicio de transporte comercial en taxi está sujeto a la disposiciones emitidas por el GAD Municipal de Loja, de la misma manera la fijación

de tarifas por el servicio las realizará el municipio con sujeción a las políticas, normas técnicas y metodologías debidamente establecidas por la Agencia Nacional de Tránsito.

### **5.5 Servicio de transporte terrestre**

La LOTTTSV en su art. 54 declara que la prestación del servicio de transporte atenderá los siguientes aspectos:

- a) La protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres, adolescentes, niñas y niños;
- b) La eficiencia en la prestación del servicio;
- c) La protección ambiental; y,
- d) La prevalencia del interés general por sobre el particular.

El transporte terrestre está garantizado como un servicio público, cuyo objetivo es trasladar de un lugar a otro ya sea personas, bienes u objetos, este transporte público es brindado por empresas públicas y privadas.

#### ***4.1.2. Modalidades de Servicio del Transporte Terrestre en el Ecuador***

En todo el territorio nacional existen tres modalidades de servicio dentro de transporte terrestre la LOTTTSV prescribe las siguientes:

a) **El servicio de transporte público** prestado por el Estado, u otorgado a compañías o cooperativa se considera un servicio estratégico. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante concesión.

b) **El servicio de transporte por cuenta propia** satisface necesidades de movilización de personas o bienes, dentro del ámbito de las actividades comerciales exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas, mediante el uso de su propio vehículo o flota privada. Requerirá de una autorización, en los términos establecidos en la LOTTTSV y su reglamento.

c) **El servicio de transporte comercial** consiste en trasladar a terceras personas y/o bienes, de un lugar a otro, dentro del ámbito nacional.

Se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requiere de un permiso de operación, en los términos establecidos en la LOTTTSV y su reglamento.

Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, carga liviana, mixto, turístico y los demás que se prevean en el Reglamento de la LOTTTSV, los cuales serán prestados únicamente por compañías y cooperativas autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Comisión Nacional de Tránsito.

El servicio de transporte comercial en taxi en la modalidad convencional y ejecutivo es nuestro objeto de estudio, enfocándose en los efectos del sistema tarifado “taxímetro” en la cual se enfrenta dos variables importantes los conductores y los usuarios como objetos directos del servicio.

## **5.6 Operadora de Transporte Terrestre de Taxis**

La misma norma en su artículo 77 constituye a una Operadora de Transporte Terrestre:

*Una Operadora de Transporte Terrestre es toda empresa, ya sea esta compañía o cooperativa que habiendo cumplido con todos los requisitos exigidos en esta Ley y su Reglamento, haya obtenido legalmente el título habilitante, para prestar el servicio de transporte terrestre en cualquier de sus clases y tipos.*

Esta disposición es concordante con lo que señala el Art. 23 del Reglamento de Transporte Comercial de Pasajeros en Taxi con Servicio Convencional y Servicio Ejecutivo, que define como operadora a las compañías y cooperativas legalmente constituidas con sujeción a las leyes pertinentes y con permiso de operación vigente otorgado por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

En el cantón Loja existen cuarenta cooperativas de taxis las cuales brindan el servicio de transporte comercial en la modalidad convencional (cooperativa) y ejecutivo (compañía) distribuidos de la siguiente manera:

**Tabla N° 2.: Cooperativas de Taxis Convencional**

Nro.	Modalidad	Nombre de la Operadora	Coop/Cia	Cupos
1	Taxi Convencional	Orillas del Zamora	Coop.	52
2	Taxi Convencional	Jipiro	Coop.	47
3	Taxi Convencional	Carigan	Coop.	52
4	Taxi Convencional	Isidro Ayora	Coop.	41
5	Taxi Convencional	Sevilla de Oro	Coop.	52
6	Taxi Convencional	El Tejar	Coop.	48
7	Taxi Convencional	La Tebaida	Coop.	35
8	Taxi Convencional	Terminal Terrestre	Coop.	65
9	Taxi Convencional	Universitaria	Coop.	46
10	Taxi Convencional	El Valle	Coop.	31
11	Taxi Convencional	Yahuarcoma	Coop.	45
12	Taxi Convencional	Union Loja	Coop.	25
13	Taxi Convencional	Ecuador	Coop.	42
14	Taxi Convencional	Libertador Bolivar	Coop.	30
15	Taxi Convencional	LibertadoresLoxa	Coop.	48
16	Taxi Convencional	Miguel Riofrio	Coop.	55
17	Taxi Convencional	Once de Mayo	Coop.	65
18	Taxi Convencional	Las Palmas	Coop.	55
19	Taxi Convencional	La Pradera	Coop.	51
20	Taxi Convencional	Argelia	Coop.	38
21	Taxi Convencional	Benjamin Carrión	Coop.	57
22	Taxi Convencional	Central	Coop.	15
23	Taxi Convencional	Ciudad de Loja	Coop.	19
24	Taxi Convencional	Ciudadela del Maestro	Coop.	59
25	Taxi Convencional	Ciudad de Mercadillo	Coop.	27
26	Taxi Convencional	18 de noviembre	Coop.	17
27	Taxi Convencional	Cristobal Ojeda Davila	Coop.	54
28	Taxi Convencional	Occidentaxi S.A	Cia.	40

**Fuente:** Departamento de Archivo del Unidad Municipal TTTSV.

**Elaboración:** La Autora.



**Tabla N° 3:** Compañías de Taxis Ejecutivos

<b>OPERADORAS DE TAXI EJECUTIVO</b>				
<b>Nro.</b>	<b>Modalidad</b>	<b>Nombre de la Operadora</b>	<b>Coop/Cia</b>	<b>Cupos</b>
<b>1</b>	Taxi Ejecutivo	Loja Norte Lojanorth S.A	Cia.	45
<b>2</b>	Taxi Ejecutivo	Ciudad Victoria S.A	Cia.	19
<b>3</b>	Taxi Ejecutivo	Riveras del Alcazar S.A	Cia.	36
<b>4</b>	Taxi Ejecutivo	Tenor C.A	Cia.	43
<b>5</b>	Taxi Ejecutivo	Discataxi S.A	Cia.	23
<b>6</b>	Taxi Ejecutivo	Inmaculada S.A	Cia.	59
<b>7</b>	Taxi Ejecutivo	Los Operadores Taxopel S.A	Cia.	47
<b>8</b>	Taxi Ejecutivo	Julio Ordoñez Espinosa S.A	Cia.	32
<b>9</b>	Taxi Ejecutivo	Loja Turistica S.A	Cia.	49
<b>10</b>	Taxi Ejecutivo	Andina Sur Ansur S.A	Cia.	31
<b>11</b>	Taxi Ejecutivo	Sur Amigo Express Suramex S.A	Cia.	39
<b>12</b>	Taxi Ejecutivo	Trans Peña Sur S.A	Cia.	33

**Fuente:** Departamento de Archivo del Unidad Municipal TTTSV

**Elaboración:** La Autora.

Estas cooperativas (convencional) y compañías (ejecutivos) constituidas legalmente, brindan el servicio de taxis las 24 horas del día, la rentabilidad de estas cooperativas es mediante el transporte de pasajeros, para operar normalmente las unidades de taxis deben usar el taxímetro el mismo que debe emitir facturas autorizadas por el SRI.

#### **4.1.3. Taxi**

La Resolución No. 006-B-DIR-2009-, adoptada por el Directorio de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial expide el Reglamento de Transporte Comercial de Pasajeros en Taxi con Servicio Convencional y Servicio Ejecutivo, cuyo art. 2 define al servicio de transporte comercial de pasajeros en taxi al *que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica siempre que*

*no sea servicio de transporte masivo o colectivo, en vehículos de color amarillo denominados taxi, organizados en operadoras legalmente constituidas y autorizados mediante permiso de operación otorgado por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los demás organismos competentes para otorgar dichos permisos de operación (FCNTT, 2010).*

Las unidades de taxis se clasifican según el servicio que prestan, estos pueden ser en Convencional y Ejecutivo<sup>2</sup>:

- a) Convencionales.- Consiste en el traslado de personas desde un lugar a otro, dentro del ámbito urbano autorizado para su operación, en vehículos automotores acondicionado para el transporte de personas, con capacidad de hasta cinco pasajeros, incluido el conductor y controlado para su cobro con el taxímetro.



**Ilustración 1:** Taxi Convencional

**Elaboración:** La autora.

---

<sup>2</sup>El Decreto Ejecutivo No. 1738, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 604 del 3 de junio del 2009, en el art. 50 clasifica al taxi como transporte comercial y lo define que será de color amarillo y lo divide en dos subtipos: Convencional y Ejecutivo.

- b) Ejecutivos.- Consiste en el traslado de personas desde un lugar a otro, dentro del ámbito urbano autorizado para su operación, en vehículos automotores acondicionado para prestar el servicio de viajes especiales, mediante la petición del servicio al centro de llamadas, con autorización para la ocupación temporal de la vía pública, y controlado para su cobro por taxímetro.



**Ilustración 2:** Taxi Ejecutivo      **Elaborado por:** La autora.

En el mismo reglamento citado el artículo 51, señala que estos servicios se podrán prestar a través de los siguientes vehículos:

- a) Convencional: autos Sedan, Station Wagon o Hatch Back con capacidad de 5 pasajeros sentados incluido conductor.
- b) Ejecutivo: autos Sedan o Station Wagon desde 1.300 cc con capacidad de 5 personas incluido conductor.

En el cantón Loja existen 1667 unidades de taxis de los cuales 1211 pertenecen al servicio convencional y 456 al servicio ejecutivo, estos automóviles deben cumplir con

las especificaciones técnicas emitidas por la ANT, además de las características establecidas en la ley y otros reglamentos para laborar respectivamente.

#### ***4.1.4. Taxímetro***

El Reglamento de Transporte Comercial de Pasajero en Taxi con Servicio Convencional y Servicio Ejecutivo establece que para brindar el servicio, los vehículos deben tener instalado y encendido el taxímetro; este dispositivo controla el cobro del servicio el cual se obtiene por distancia y recorrido de la carrera y más no por velocidad.

Este dispositivo es un instrumento de medición y control instalado en los vehículos de servicio de transporte comercial que progresivamente suman e indican en todo instante el valor que debe pagar el usuario considerando las variables de distancia recorrida y tiempo de funcionamiento del servicio, independiente de cualquier valor extra autorizado.

En cuanto a los requerimientos técnicos que deben cumplir estos dispositivos el Instituto Ecuatoriano de Normalización INEN, dicto una Norma Técnica inherente a los Taxímetros (NTE-INEN-2663:2012 Taxímetros. Requisitos Metrológicos y Técnicos, Procedimientos de Ensayo), en la cual se establece las condiciones de funcionamiento, sus componentes, sistemas de control, monitoreo y ensayo del taxímetro.

**Componentes:**

- a) Controles o pulsadores
- b) Dispositivos de medición
- c) Dispositivo exterior luminoso
- d) Fuente de energía
- e) Impresora
- f) Pantalla
- g) Periférico
- h) Sensor Infrarrojo
- i) Sistema de medición

**Características del taxímetro**

La resolución 072 del CNTTT fija las características que debe reunir un taxímetro y estas son las siguientes:

- a) Registrar el estado del vehículo (fuera de servicio, Libre, ruta a cliente y ocupado).
- b) Permitir recibir mensajes desde la central de despacho en tiempo real
- c) Dispositivo programable vía software.
- d) Black-light para condiciones de operación nocturna.
- e) Conexión para impresora o impresora integrada.
- f) Conexión con equipo de recolección de datos, para la transmisión en tiempo real de las rutas y precio a cobrar.
- g) Pantalla para mostrar los detalles del importe y otros mensajes.

h) Para establecer la distancia recorrida tendrá que estar conectado al odómetro del vehículo.

**La impresora:**

Es una parte importante del taxímetro ya que registra los datos del conductor y la carrera realizada, debe contener:

- a) Soporte de papel térmico o papel normal.
- b) Impresora como periférico del dispositivo de recolección y procesamiento de datos o taxímetro o impresora integrada al taxímetro.
- c) De características térmicas o impresión de putos (matricial).



**Ilustración 3:** Taxímetro con facturador homologado por la ANT y el SRI.

**Fuente:** Agencia Nacional de Tránsito.

**Elaboración:** La Autora.

En la Ciudad de Loja la regulación y homologación de los taxímetros fue realizada por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y el Servicio de Rentas Internas (SRI) estas empresas públicas, colocaron los comprobantes de pago debidamente establecidos.

El taxista al término de la carrera está en la obligación de entregar el ticket con el valor del servicio y los datos respectivos de la unidad, además este dispositivo registra el valor y el número de kilómetros recorridos. Estos comprobantes sirven como beneficio para aquellas personas que realizan sus declaraciones.

### **5.7 Aplicación del uso del taxímetro en otras ciudades**

El uso del taxímetro en el servicio de taxis, al menos en ciudades grandes o metrópolis, permite que se cobre un valor justo por la prestación del servicio, en años anteriores aunque las tarifas del servicio estaban establecidas, por época de feriado los taxistas inflaban los precios como resultados carreras de 2 o 3 dólares salían el doble, con el uso del taxímetro las tarifas se normalizan y en ocasiones bajan los precios de las carreras; esto provocaba que los taxistas no lo utilicen, ya que no era rentable a la hora de realizar el servicio; tal como ocurre en Quito, en donde la cultura del uso del taxímetro lleva algunos años de ventaja. Entre las primeras ciudades del Ecuador que utilizaron el taxímetro esta Guayaquil Manta, y Quito en dichas ciudades el dispositivo era utilizado incorrectamente, por lo que el uso del dispositivo fue mal visto.

Con la homologación de los taxímetros a nivel nacional, la ANT exigió el uso del dispositivo y estableció sanciones a las unidades que no lo utilicen, muchos taxistas por cumplir instalaban el taxímetro pero no era utilizado y cuando lo usaban era manipulado ya que por ser un medio electrónico es fácil de ser manipulado. Los controles realizados por Agentes de tránsito no han suprimido el incorrecto uso del taxímetro.

Las tarifas del servicio de taxis varían en diferentes ciudades del Ecuador, los valores están incrementados actualmente (2015). Tal es el ejemplo de la capital, donde el costo de arranque es 0,50 ctv. tanto para el día como la noche y la carrera mínima tiene un costo de 1,45 ctvo. de dólar en el horario diurno mientras que para el horario nocturno los valores circulan en \$ 1,75, hay que tomar en cuenta que el valor de la carrera mínima estuvo en un dólar para el 2014.

Es así que los gad's municipales a partir del 2015 realizaron ajuste a las tarifas del servicio de taxis.

Los distintos diarios de comunicación a nivel nacional manifestaban el descontento de la ciudadanía por el alza de la tarifa en el servicio.

Los taxistas no estuvieron de acuerdo con el valor de un dólar en las carreras, mientras que para los usuarios un dólar es el más adecuado, pero el pretexto esgrimido para no aceptar la tarifa por los taxistas, es que en ciudades como Cuenca, Quito y Guayaquil al igual que en Loja y son consideradas las ciudades “más caras” del país.

Estas tarifas son expuestas según estudios y la denominación realizada por la ANT en su resolución 073.



#### 4.1.5. Tarifas.

La ANT previo al establecimiento de tarifas en el servicio de taxis en la modalidad convencional y ejecutiva, decretó la resolución 073 donde fija la metodología para la obtención de las respectivas tasas tarifarias.

Al inicio de la operación del taxímetro la ANT estableció la homologación del dispositivo dentro del servicio de transporte comercial en taxi, según los análisis técnicos de los costos reales de operación del servicio tanto para el horario diurno (comprendido desde las 06h00 hasta las 22h00) como el horario nocturno (comprendido desde las 22h00 hasta las 05h00).

**Tabla 4:** Tarifas del Servicio de Transporte Comercial definido por la ANT

CUADRO TARIFARIO DEL TRANSPORTE COMERCIAL DE SERVICIO CONVENCIONAL Y EJECUTIVO		
	Horario Diurno	Horario Nocturno
Arranque	US\$ 0.35	US\$ 0.40
Km. recorrido	US\$ 0.26	US\$ 0.30
Tiempo de espera	US\$ 0.06	US\$ 0.06
Carrera mínima	US\$ 1.00	US\$ 1.10

**Fuente:** Datos recogidos de la Dirección de Comunicación de la ANT<sup>3</sup>.

**Elaboración:** Lourdes Valarezo, 2015

Estos costos fueron calculados según el kilometraje, los costos operacionales, los costos fijos, los costos variables, los costos de capital. Estas tarifas del servicio son a nivel nacional (más adelante se presenta la tarifa actual con la que cuenta el cantón Loja).

<sup>3</sup>Cabe indicar que estos valores están vigentes desde el 22 de enero del 2003 con la emisión de la resolución 001, emitido por el Directorio de la ANT.

El costo de la tarifa se justificó técnicamente por la sumatoria de tres rubros:  
Costos por kilómetro recorrido, arrancada y costo por minuto de espera.

La ANT determinó la siguiente fórmula para la tarifa mínima de carrera:

$$TMC = \{(Ar + Ck \times Kmrcp) + (Cme \times Mmecip)\}$$

**TMC:** Tarifa Mínima de Carrera

**Ar:** Arrancada

**CK:** Costo Kilómetro Recorrido

**Kmrcp:** Número de kilómetros recorridos en la carrera realizada

**Cme.** Costo minuto de espera

**Mmecip:** Numero de minutos de espera en carrera realizada

## **5.8 De los pasajeros y pasajeras del transporte comercial**

El Reglamento a la LOTTTSV en su artículo 293 establece los derechos de los pasajeros del transporte comercial, entre ellos tenemos:

- 1) *Ser transportados con un adecuado nivel de servicio;*
- 2) *Exigir de los operadores mantener un volumen adecuado de las radios, de manera que no perturbe a los pasajeros y pasajeras.*
- 3) *Exigir que la unidad de servicio no lleve más pasajeros del número permitido por sobre la capacidad establecida en la ley;*
- 4) *Tener a disposición y de forma visible la información sobre las características y razón social del vehículo, así como la identificación de su conductor;*

5) *Denunciar las deficiencias o irregularidades del servicio de transporte de conformidad con la normativa vigente.*

Asimismo el artículo 295 a más de los derechos citados que tienen los pasajeros señala:

*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 reglamentos. A solicitud del pasajero o pasajera, el conductor del taxi estará obligado a entregar un recibo por el servicio prestado.*

Este transporte de pasajeros tiene que brindar comodidad, confort, seguridad en un tiempo prudencial.

## **5.9 Sanciones**

Para controlar y regular a los conductores de las unidades de taxis y para que se cumpla con el uso adecuado del taxímetro, las diversas leyes existentes establecen sanciones administrativas y penales:

La LOTTTSV en su artículo 141, literal j; establece que “*El conductor de un taxi, que no utilice el taxímetro, altere su funcionamiento o no lo exhiba*”; incurrir en una

contravención leve de tercera clase y la sanción será una multa equivalente al 15% de la remuneración básica unificada del trabajador en general, veinte horas de trabajo comunitario y reducción de 4,5 puntos en su licencia de conducir.

A sí mismo el Código Penal Integral, (COIP) en el capítulo octavo en la parte de Infracciones de Tránsito, en la sección tercera, en el artículo 390, numeral 9 en lo relativo a las contravenciones de tránsito de quinta clase:

*La o el conductor de un taxi, que no utilice el taxímetro las veinticuatro horas, altere su funcionamiento o no lo ubique en un lugar visible al usuario.”; será sancionado con una multa equivalente al quince por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de cuatro punto cinco puntos en la licencia de conducir.*

La Ordenanza N° 018-2015 que define la tarifa del servicio de taxi convencional y ejecutivo en el Cantón Loja, emitida por el Municipio de Loja, establece en su artículo 4 y 5 respectivamente:

- ✓ Los conductores que no utilicen el taxímetro tendrán una sanción de conformidad al artículo 390 del Código Orgánico Integral Penal de la República del Ecuador, para lo cual la burbuja deberá mantener encendida la luz verde cuando el vehículo se encuentre con pasajeros.
- ✓ El conductor o propietario del vehículo que circule sin tener encendida la luz roja titilante de la burbuja cuando el vehículo se encuentra sin pasajeros, tendrá

una sanción correspondiente al 50% de un Salario Básico Unificado del Trabajador en General.

#### **4.1.6. Medios e instrumentos para denunciar el mal uso del taxímetro.**

Los medios e instrumentos que existen para denunciar el incorrecto uso del taxímetro, las molestias o irregularidades que se perciba en el servicio por parte de los conductores, el usuario puede hacer uso de ellos para sancionar a dichos conductores que estén operando mal:

**Tabla Nro.5:** Medios de denuncias

<b>MEDIOS POR LO QUE SE PUEDE REALIZAR LAS DENUNCIAS</b>	<b>JURISDICCIÓN</b>
Página de Denuncias de la ANT	A nivel nacional
Agentes Civiles de Transito	Localidad
Call Center Municipal	Localidad
Comisaria de Transito	Localidad
Denuncias al 911	Localidad

**Fuente:** Información documental y de las entrevista realizadas a las autoridades de tránsito, (2015).

**Elaboración:** La Autora.

La Página de Denuncias de la ANT permite realizar denuncias por parte de los usuarios a los conductores que no utilicen o alteren el funcionamiento del taxímetro, llenando un formulario donde se especifica los datos personales y detalles del lugar en donde realizó la carrera (hora, lugar, recorrido, placas del vehículo). Si desea el usuario podrá especificar si la denuncia es anónima.

En la ciudad de Loja la forma más rápida para realizar una denuncia o sugerencia es el Call Center Municipal (072-562-233), donde el afectado deberá registrar sus datos

completos, escribir su denuncia, la dirección y un sitio de referencia para que la dependencia correspondiente pueda actuar de forma inmediata.

En las oficinas de la Comisaria de Tránsito de igual manera se puede realizar denuncias por la falta del uso del taxímetro, el usuario debe tener el número de funcionamiento del taxista, el nombre de la cooperativa que realizó la carrera y las placas de la unidad, de esta manera los funcionarios realizarán el sumario respectivo.

### **5.10 Políticas Públicas**

Roth (2007) expone que las políticas públicas son “un conjunto compuesto conformado por uno o varios objetivos colectivos considerados necesarios o deseados y por medios de acciones que son tratados, por una organización gubernamental con la finalidad de orientar el comportamiento de actores individuales o colectivos para modificar una situación percibida como insatisfactoria o problemática”

Tomando la referencia de la CEPAL que cita a (Lahera, 2008) define a las políticas públicas como un curso de acción y flujo de información relacionado con un objetivo público, definido en forma democrática, las que son desarrollados por el sector público, y frecuentemente con la participación del sector privado.

En conclusión las políticas públicas son el conjunto de decisiones que al ser formulado por institución gubernamental, el objetivo de esta es llevar soluciones que modifiquen la realidad social.

## 5.11 Ciclo de la política pública

Las políticas públicas cumplen un ciclo de vida o “etapas” las que definen la formulación de una política. Cada una de las etapas retroalimentan a las otras (Ver figura, 1):

- 1) Incorporación de problemáticas en la agenda pública
- 2) Formulación de un problema objeto de política pública
- 3) Determinación de la solución al problema entre distintas alternativas
- 4) Explicitación de la política pública
- 5) Implementación y ejecución de las políticas públicas
- 6) Seguimiento y evaluación de las políticas públicas

En cuanto a la *Incorporación de problemáticas en la agenda pública*, se da cuando existe una situación problemática y es visibilizada políticamente para llegar a la agenda pública; esto se puede desarrollar desde la *Agenda Setting*<sup>4</sup>; una vez reconocida la situación problemática e incorporada formalmente en la agenda pública, se continua con la *Formulación del objeto de la política*, para ello se debe reconocer bien el problema y realizar un diagnóstico, para *formulación de alternativas de soluciones*, las cuales estarán influenciadas por grupos y actores que ejerzan presión o reflejando los intereses de la comunidad en general; una vez determinada la alternativa de solución al problema, es

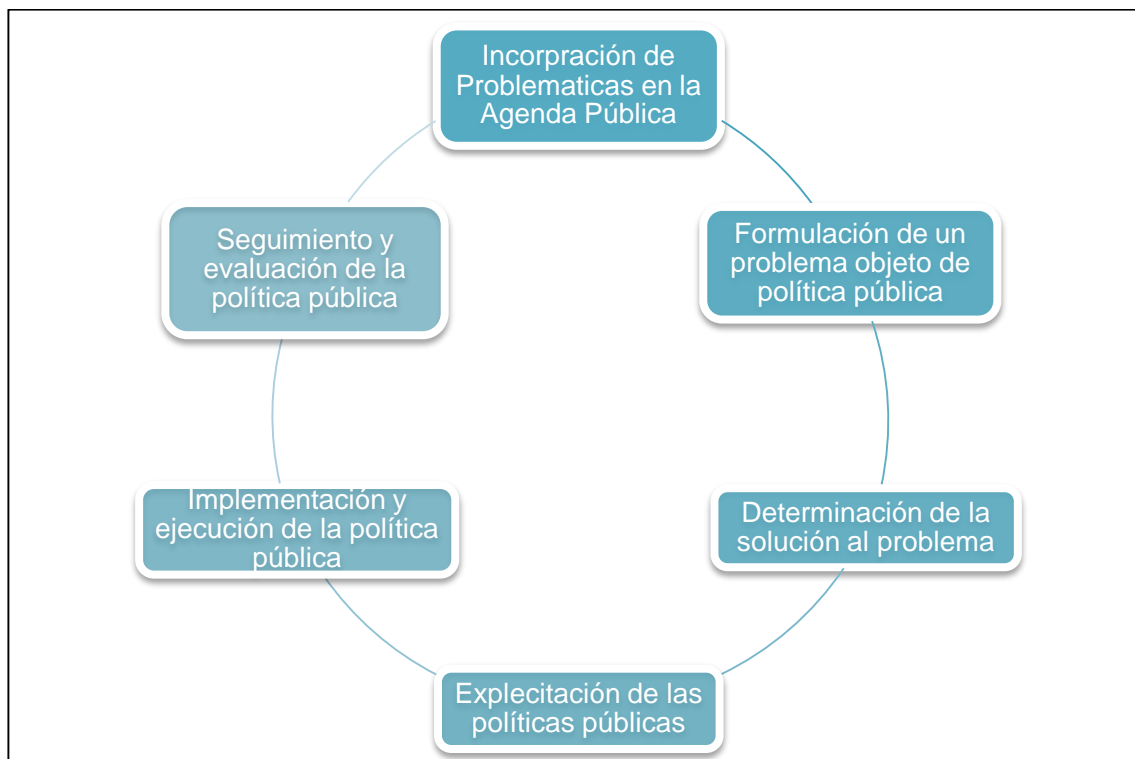
---

<sup>4</sup>La agenda setting es el proceso mediante el cual distintas problemáticas se visibilizan en el espacio público llamando (o perdiendo) el interés y preocupación tanto de las autoridades de gobierno como de la ciudadanía. Las agendas existen en todos los niveles del gobierno, incluido el regional (Birkland, 2007: 63).

necesario *explicitar la decisión adoptada* (política) mediante: un enunciado formal, objetivos estos pueden ser de impacto y de producto, metas e indicadores a utilizar.

La etapa de *implementación de la política pública* consiste en el diseño del conjunto de proyectos o programas, a partir de los cuales se llevará a cabo, así mismo la ejecución, hace referencia a la implementación y puesta en marcha de la política pública, a partir de la cartera de proyectos diseñada y ratificada en la etapa de implementación; luego de la implementación de la política se realiza *el seguimiento y evaluación de la política*, este seguimiento (monitoreo) permitirá detectar oportunamente errores de diseño, fallas de implementación y factores externos no considerados inicialmente, la evaluación hace referencia al proceso de determinar hasta qué punto una determinada política pública a través de sus programas/proyectos, ha logrado alcanzar los objetivos que se ha propuesto (o algún otro efecto no considerados inicialmente). Y por consiguiente constituye una herramienta importante para el feedback, aprendizaje y mejora del diseño, implementación y ejecución de la política pública.





**Figura Nro. 1:** Ciclo de la Políticas Públicas

**Fuente:** Adaptado del Manual de Diseño Política Pública.

**Elaboración:** La Autora.

En referencia al ciclo de las políticas públicas y como señalan varios autores la etapa de evaluación es la más importante, centrándose en el objeto de estudio el servicio tarifado “taxímetro” es conveniente evaluar el impacto que ha tenido este sistema en el Cantón Loja.

## 5.12 Evaluación de Políticas Públicas

Para Majone, (1997) citado en Roth (2007) la evaluación es la "que se ocupa de recolectar, verificar e interpretar la información sobre la ejecución y eficacia de las políticas y programas públicos", es decir tiende a constituirse como una nueva disciplina en el ámbito del análisis de políticas públicas.

Muñoz (2013), entiende que la evaluación de políticas públicas debe formar parte del propio proceso de la intervención pública; más allá de su obligada regulación legal, es importante que los gestores de los programas públicos deben evitar que se produzcan desviaciones entre lo previsto y lo realmente ejecutado y valorar el adecuado cumplimiento de los fines y objetivos inicialmente previsto.

El seguimiento y supervisión permite ir evaluando el grado de éxito en la ejecución de la política pública a partir de proyectos y/o programas (actividades programadas y de gestión) en relación al logro de sus objetivos.

Diversas tesis mencionan que la evaluación permite documentar procesos exitosos que pueden ser repetidos en el futuro. Hoy en día la difusión de los resultados de la evaluación se considera como parte integral del ciclo de la evaluación (LA EVALUACIÓN Y EL ANÁLISIS DE POLÍTICAS PÚBLICAS, 2002).

#### **4.1.7. Momentos de la Evaluación**

Para Roth (2007) tradicionalmente existen tres momentos evaluación, *ex-ante*, *concomitante*, y *ex-post*. La *ex-ante*, evaluación que se realiza antes de una acción, este tipo de evaluación tiene como objeto proporcionar información y establecer criterios para decidir sobre la conveniencia técnica de la implementación de un proyecto; para Valdés (2008) esto es, determinar la viabilidad de un proyecto, se evalúa la posibilidad de alcanzar los objetivos propuestos en un programa con los recursos existentes, estimando y comparando los costos presentes y futuros de las diferentes alternativas.

La evaluación *concomitante* o continua, es la que acompaña en marcha de la acción pública, se la realiza durante su transcurso, suministra información permanente; para Roth (2007) la información recibida se puede ajustar a los objetivos, medios y procesos de una política o de una acción pública. El monitoreo, está dado en los aspectos internos de la ejecución de la Política Pública, particularmente en la eficacia, eficiencia y su focalización.

La evaluación *Concomitante* viene a ser la que se realiza en el lapso de la implementación, siendo así se le puede llamar monitoreo de la cual se obtiene información para poder corregir posibles errores.

En cuanto a la evaluación *ex-post*: se trata de analizar los efectos de un programa o de una política pública luego de ser efectuada, es la más usada. Roth (2007) recalca la importancia de verificar el cumplimiento de los objetivos. Se realiza con mayor frecuencia, consiste en la medición de los resultados acumulados, por lo general se realiza una vez concluida la implementación (depende de la política para establecer un lapso de tiempo para poder efectuarlo), analiza los efectos de la política, programa o proyecto, con la finalidad de determinar el éxito del mismo.

Concluyendo la evaluación *ex-post* verifica el grado o logro de los objetivos y metas planteadas al finalizar la *Política Pública* o el periodo de ésta.

Dependiendo de la Finalidad y el objeto de la Evaluación, también se puede evaluar un programa, Roth (2007), a través de la evaluación endoformativa y la recapitulativa, informa al público en general de lo sucedido con el programa o proyecto, es útil para los proveedores de recursos, que deben tomar decisiones de seguir o parar con el apoyo del programa.

Roth (2007), señala que esta evaluación requiere de un cierto rigor y descansa en el uso apropiado de herramientas metodológicas, tanto cualitativas como cuantitativas desarrolladas por otras ciencias como la estadística, entrevistas, sondeos, análisis, es decir que se requieren datos de uno o más indicadores de resultado. El indicador seleccionado depende de lo que se quiera medir y de los objetivos que se haya propuesto alcanzar a través de la intervención.

### **5.13 Evaluación de Impacto**

La evaluación de impacto busca medir los resultados en términos de cambios/efectos, que una determinada intervención social (plan/programa/proyecto) ha transferido a una población objetivo cualquiera e implica una serie de procedimientos técnicos concatenados (Valdés, 2004).

Evaluación de Impacto responde a preguntas de causa y efecto. Como el caso de la aplicación del taxímetro en el Cantón Loja y los efectos que ha tenido su uso en el

servicio. Las evaluaciones de impacto se preocupan por saber cuál es el impacto (efecto causal) de un programa sobre un resultado de interés, en este caso los usuarios del servicio.

*Las evaluaciones de impacto incluyen “grupos de comparación” que tratan de ver los beneficios de un grupo antes del uso del taxímetro y los beneficios con el uso del taxímetro.*

#### ***4.1.8. Modelos de medición de impacto.***

Roth (2007), indica que a nivel de impacto se consideran datos más cualitativos para determinar los efectos previstos y no previstos que tuvo la política en el entorno social y económico, crea un consenso entre los actores alrededor de un instrumento de medición.

Asimismo, Ravallion (2009), dice que una evaluación de impacto tiene como objetivo evaluar los resultados de un programa comparándolo con un contra fáctico explícito; por ejemplo, cómo sería la situación en ausencia del programa es decir, que evalúa a partir de la diferencia entre el universo y los beneficiarios de la *Política Pública*.

Se realiza mediante la comparación entre el estado "inicial" de la población objetivo (línea de base) y otro de "comparación" que es la situación existente después de un tiempo de operación del proyecto (línea de comparación), eliminando (o tratando de minimizar) la incidencia de factores externos (Ravallion 2009).

Así también para desarrollar la evaluación de impacto, se debe considerar: diseñar el modelo, muestreo y recopilación de información, y por último el análisis de los datos ya sean estos obtenidos por métodos cualitativos y cuantitativos.

Los modelos de medición que acompañan la evaluación de impacto son el Modelo Experimental Clásico, con estimaciones de la variable de resultado antes y después de un programa; el Modelo Cuasi-experimental permite crear grupos de beneficiarios a partir de información existente y el Modelo No experimental, observa los fenómenos tal y como se dan en su contexto natural, para después analizarlos. La población objetivo es observada en su ambiente natural, para determinar los fenómenos que ocurren en un determinado tiempo.

“El modelo no experimental se realiza sin manipular deliberadamente las variables, lo que se hace en una investigación no experimental es observar fenómenos tal y como se dan en su contexto natural para después analizarlos. De hecho, no hay condiciones o estímulos a los cuales se expongan los sujetos del estudio. Los sujetos son observados en su ambiente natural, en su realidad. En un estudio no experimental los sujetos ya pertenecen a un grupo o nivel determinado de la variable independiente” (SN, Prometeo, 2003).

Para la presente investigación se utilizó el Modelo No Experimental el cual permitió analizar el impacto del taxímetro centrándose en la percepción de usuarios y taxistas; de esta manera se determina los procesos y comportamientos de los grupos beneficiarios del sistema tarifado dentro de la evaluación. (Valadez y Bamberger, 1994).

## 5. MATERIALES Y MÉTODOS

### 5.14 MATERIALES

Los materiales empleados en la investigación fueron los siguientes:

- Computador portátil
- Copiadora
- Impresora
- Papel Bond INEN A4
- Cuaderno
- Esferos
- Internet
- Flash Memory
- Cámara
- Grabadora
- Material Bibliográfico

### 5.15 MÉTODOS

Para desarrollar el trabajo de la presente Tesis, se empleó algunos métodos, empezando con el **Método Científico, Descriptivo, Deductivo, Estadístico, Analítico-Sintético.**

En la investigación existió la importancia de conocer el impacto que ha tenido el servicio tarifado “taxímetro” en los usuarios y taxistas del Cantón Loja y la manera como ha mejorado el servicio dentro del transporte comercial en taxi, a través de teorías e instrumentos aplicables mediante el método científico.

Se describió los diferentes procesos, cambios y desenvolvimiento del sistema tarifado en el servicio de transporte comercial en taxi, mediante las diferentes leyes, decretos y resoluciones; así como el incremento de las tarifas en el servicio la cual es fijada por el GAD Municipal de Loja por medio de la Unidad de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial con el método descriptivo.

El método deductivo se utilizó por medio del razonamiento lógico, para dar ciertas conjeturas que convoca a la población objetivo, partiendo de verdades establecidas como principios generales, para aplicarlo a cada grupo de la población objetivo y comprobar la validez de las suposiciones planteadas.

Estadísticamente se procedió a la recolección, organización y clasificación de los datos cualitativos y cuantitativos obtenidos mediante encuestas realizadas a los usuarios, entrevistas dirigidas a los funcionarios de transporte y grupo focal a los presidentes de las Cooperativas de Taxis Convencional y Ejecutivo; igualmente con la documentación primaria y secundaria referente al tema.



Finalmente el método analítico-sintético permitió elaborar la interpretación de la información obtenida, establecer conclusiones de acuerdo a los resultados extraídos y así proponer las respectivas recomendaciones.

## **5.16 TÉCNICAS**

Dentro de las técnicas utilizadas para la recopilación de información se utilizó la técnica de la encuesta, la entrevista, el foco grupal, la observación científica y la técnica documental.

La encuesta dirigida a los habitantes del cantón Loja, como potenciales usuarios del servicio para conocer la perspectiva del usuario en cuanto al uso del taxímetro, esta búsqueda sistemática de información se realizó con un total de 15 preguntas en las que se determinó el impacto del taxímetro y la gestión de las autoridades de tránsito.

Se utilizó la entrevista como instrumento eficaz con las autoridades encargadas de la Unidad Municipal de Tránsito, con el objeto de recolectar datos que anuden a las encuestas al trabajo de investigación.

El grupo focal como un medio de diálogo con los presidentes de las Cooperativas de Taxis, ya que mediante sus opiniones, actitudes y experiencias o incluso explicitar sus expectativas con respecto al uso del taxímetro y como fueron intervenidos.

La observación científica, permitió acercarse a los hechos y acceder a conocimientos donde interactúan la población objetivo (usuario y taxista), los instrumentos de apoyo para almacenar la información fueron: el cuaderno de notas para el registro de observación y hechos, el diario de campo, la cámara fotográfica, la grabadora, la filmadora, el software de apoyo; elementos indispensables para registrar lo observado durante el proceso de investigación (Medina, 2012).

La técnica documental permitió acceder y recopilar información necesaria para realizar la investigación, así como levantar la línea base para el trabajo investigativo.

### **5.17 POBLACIÓN Y MUESTRA**

Se utilizó el muestreo y el cálculo de la población para conocer el porcentaje de encuestas a aplicar a los usuarios del servicio de taxis; para ello se tomó en cuenta únicamente a las personas comprendidas en las edades de 16 a 65 años; debido a que las mismas podrían brindar información más confiable. El cálculo de la población actual del cantón Loja se obtuvo a través de la proyección poblacional (tabla n° 6), dando un total de 379 encuestas. Las cuales se obtuvieron de la siguiente manera:

**Calculo de la Población:** a través de proyecciones poblacionales.

**Datos:**

N° de habitantes del Cantón Loja

$$P_i = 108.001^5$$

$$\text{Tasa de crecimiento poblacional} = 2,65\%^6$$

n= tiempo

$$P_i + n = P_i(1 + Tc)^n$$

$$P_i + n = 108001(1 + 0.0265)^5$$

$$P_i + n = 108001(1.0265)^5$$

$$P_i + n = 123.089,94$$

**Tabla N° 6:** Proyección de la población del Cantón de Loja.

Edad	Casos 2010	Tasa de crecimiento	Proyección 2011	Proyección 2012	Proyección 2013	Proyección 2014	Proyección 2015
16-65	1080001	2,65%	110863	113801	116817	119912	123089,94

**Fuente:** Población y Tasas de Crecimiento según el censo 2010. **Elaboración:** La Autora

### Calculo de la muestra: “n”

#### Datos:

N: 123089,24 habitantes

Z= nivel de confianza= 1.96

$\sigma$ = probabilidad positiva= 50%

z= Posibilidades finitas= 50%

e= límite de error=0.05

<sup>5</sup> Población comprendida de los habitantes del Cantón Loja comprendidos entre los 16 a 65 años de edad

<sup>6</sup> Tasa de crecimiento poblacional, según el censo 2010.

**Fórmula:**

$$n = \frac{N \sigma^2 z^2}{e^2(N-1) + \sigma^2 z^2}$$

$$n = \frac{123089,94 * 0.5^2 * 1.96^2}{0.05^2(123089,94 - 1) + 0.5^2 * 1.96^2}$$

$$n = \frac{118215,57}{307,7206 + 4.0916}$$

$$n = \frac{118215,57}{311,8122}$$

$$n = 379,1$$

## **6. RESULTADOS**

Los datos obtenidos de las encuestas realizadas a usuarios, trabajo de campo, observaciones, entrevistas y grupo focal a los dirigentes del Servicio de Transporte Comercial (Taxi), permitió evaluar el servicio de taxis y conocer el impacto que ha tenido usuario y taxista con el sistema tarifado “taxímetro” en el servicio de transporte comercial (Taxi) respectivamente, de esta manera se obtuvo los siguientes resultados:

### **5.18 Evaluar el sistema tarifado “Taxímetro” en el servicio de transporte comercial (taxis) en el Catón Loja**

El sistema tarifado “taxímetro” cumplió un dos a partir de su implementación en todas las unidades de taxis, hay que subrayar que el uso del taxímetro en todo el territorio es nuevo, y no existe información concerniente en que fundamentarse para realizar la evaluación, en este sentido el levantamiento de información se realizó buscando evaluar el servicio antes y luego de la implementación del taxímetro (2014), con diferentes conversatorios destinados a los implicados directos: taxistas y usuarios (experiencias) y observaciones de campo, se obtuvo:

#### ***6.1.1. La implementación del taxímetro.***

Los Presidentes de las Cooperativas de Taxis Convencionales y Ejecutivos, expusieron que el uso del taxímetro, no es un tema nuevo, este dispositivo ya existió en otras ciudades del Ecuador como Quito, Cuenca y Guayaquil (desde el 2001 se aplicó el dispositivo solo en estas ciudades), pero el dispositivo no tuvo aceptación positiva por

parte de la ciudadanía y taxistas; a partir del comunicado de la ANT<sup>7</sup> que realizó en el 2014 en se regularizó el uso del taxímetro y es necesario para brindar el servicio de taxis en todo el Ecuador.

Los dispositivos regulan los precios de una carrera y evita regatear precios como se lo hacía antes por una carrera larga, los taxistas señalan que las carreras no se darán por el precio de un dólar, como se mantenía las carreras hasta el centro; además la disposición de la ANT ordena que los dispositivos estén calibrados con nuevos precios ajustándose a espacio y tiempo; en la Ciudad de Loja la tarifa de un dólar rige por los tres kilómetros recorridos; los dirigentes solicitaron que la tarifa de un dólar se dé a partir de los dos kilómetros y medio. Ellos reconocen que con el uso del taxímetro se establecieron precios de manera justa y equitativa, que benefician a usuarios y taxistas.

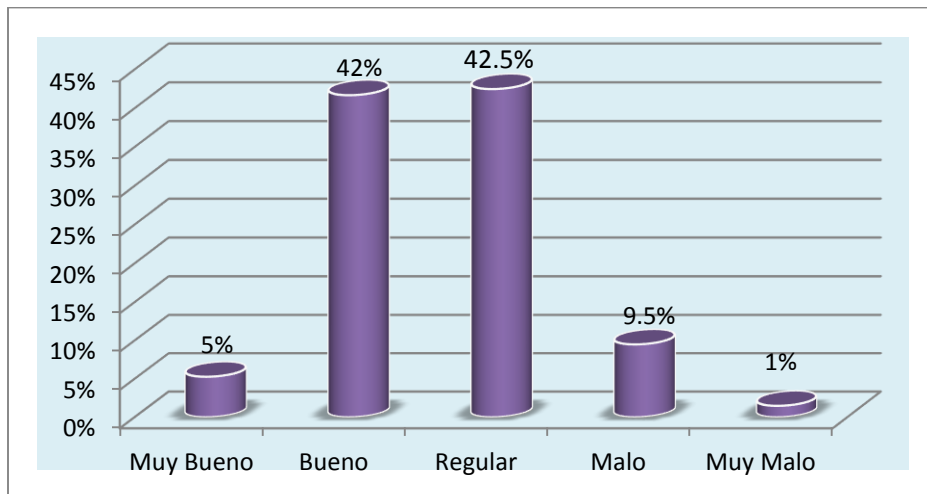
En la entrevista realizada a la Ing. Tania Vásquez, Técnica de la Unidad Municipal de Tránsito, manifestó que el uso, así como las sanciones del taxímetro está prescrita en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la cual fue difundida por la Agencia Nacional de Transito; y el GAD Municipal de Loja debe velar por su cabal cumplimiento.

Al realizar la **evaluación del sistema tarifado “taxímetro”**, hay que aclarar que lo que se busca no es evaluar el funcionamiento del dispositivo, sino el resultado en si del

---

7

producto –*servicio*–, los beneficiados por el uso del dispositivo es la ciudadanía, por lo tanto es importante, conocer la opinión del usuario, quien básicamente es el que recibe el servicio.

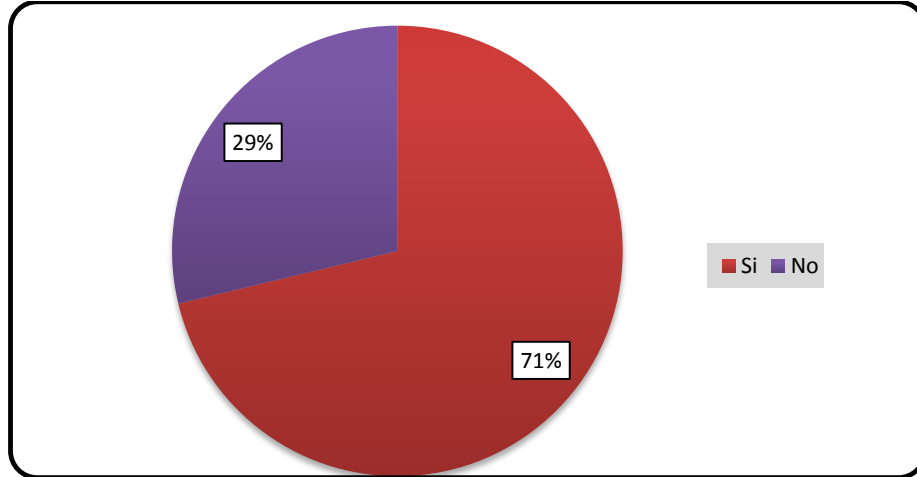


**Figura Nro. 2:** El servicio de Taxis antes de la implementación del taxímetro

**Elaboración:** La Autora.

**Fuente:** encuesta realizada a usuarios del servicio de taxi.

El servicio de transporte comercial (Taxi), es catalogado como un servicio de utilidad pública que está al servicio de los habitantes del Cantón Loja, el cual debe regirse por el buen trato al cliente, y brindar un servicio de calidad; por tal razón al investigar cómo era el servicio de taxis antes de la implementación del taxímetro, se optó por cinco opciones que permitieron calificar al servicio; de esta manera los encuestados manifestaron que el servicio es Bueno en un 42%, el 42.5% catalogo al servicio de Regular; en cambio el 9.5% lo consideraba Malo; el 5% expresó que era Muy Bueno y el 1% restante de la población lo consideraba Muy Malo.

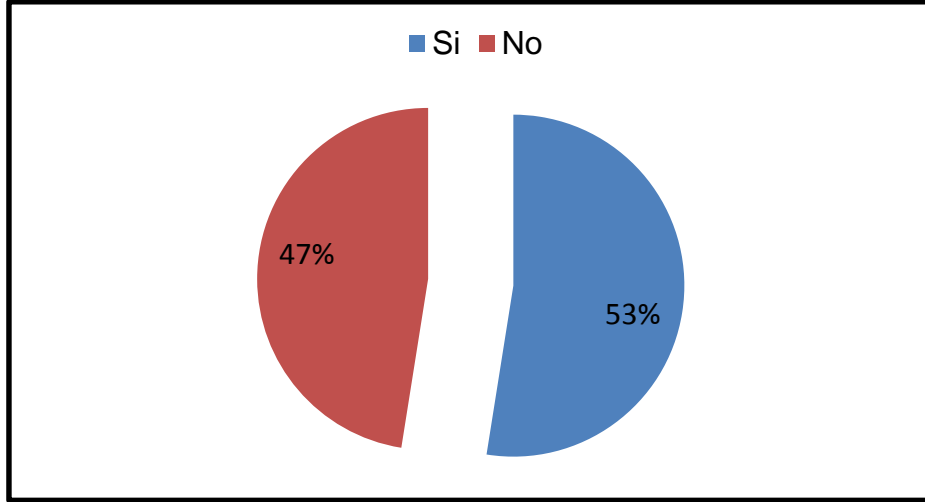


**Figura Nro.3.:** Conocimiento de la función del taxímetro  
**Fuente:** Cálculos propios con base en la encuestas realizadas  
**Elaboración:** La Autora.

Con la implementación del taxímetro en las unidades de taxis, es esencial que el usuario conozca la función principal del dispositivo al momento de tomar una carrera, de esta manera el usuario evitaría salir perjudicado por el mal uso del dispositivo; en efecto el 71% manifestó que sí conocen y el 29% restante no conocen su funcionamiento.

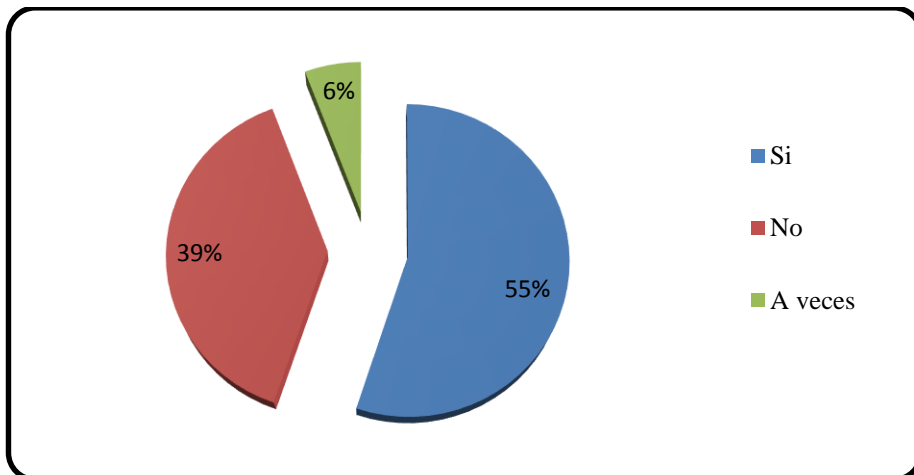
Como señala la Ing. Tania Vázquez, la función del taxímetro es establecer un valor real por cada carrera, estos valores van acorde a la ordenanza, que fue dictaminada por el GAD Municipal; la misma que entró en vigencia cuando el 100% de las unidades de taxis instalaron la burbuja luminosa (septiembre del 2015).





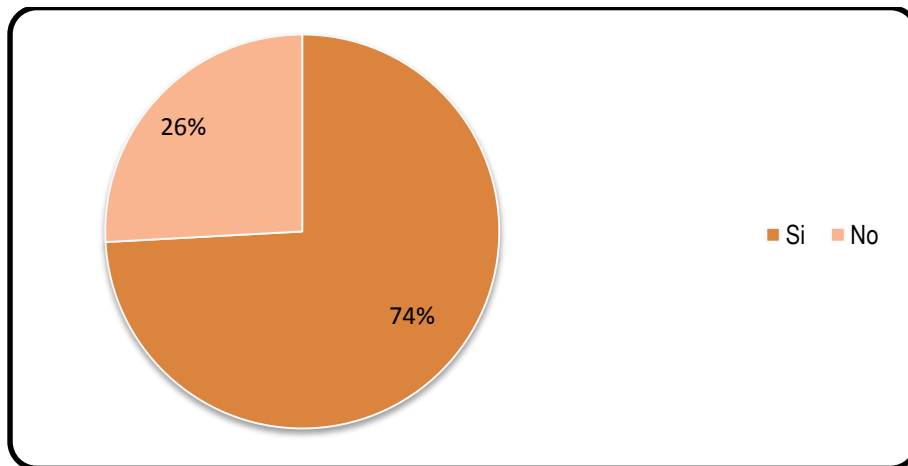
**Figura N° 4:** El taxista usa el taxímetro  
**Fuente:** Cálculos propios con base en la encuestas realizadas  
**Elaboración:** La Autora.

La visión del usuario al momento de tomar una carrera es importante ya que este percibe de forma directa como el conductor utiliza el taxímetro al realizar el servicio; al interrogar si el taxista utiliza el taxímetro, según los usuarios encuestados el 53% sí lo utiliza; el 47% objetó de forma negativa.



**Figura N° 5:** Exige el uso del taxímetro  
**Fuente:** Encuesta.  
**Elaboración:** La Autora.

De lo expuesto anteriormente donde varios usuarios expresan que los conductores no utilizan el taxímetro al realizar la carrera, se cuestionó al usuario si exige su uso, indicando que sí en 55%, que no en 39% y a veces en un 6 %.



**Figura N° 6:** Irregularidades por el uso del taxímetro.

**Fuente:** Encuesta.

**Elaboración:** La Autora.

**Tabla 7:** Listado de irregularidades en el servicio

Opciones	Cantidad	%
En el arranque del taxímetro	76	12%
Falta del uso del taxímetro	158	25%
Las Carreras más costosas	88	14%
Vías de acceso innecesarias (vías congestionadas)	187	20%
Demora en el servicio	125	20%
Otra (calidad del servicio)	7	1%

**Fuente:** Encuesta.

**Elaboración:** La Autora.

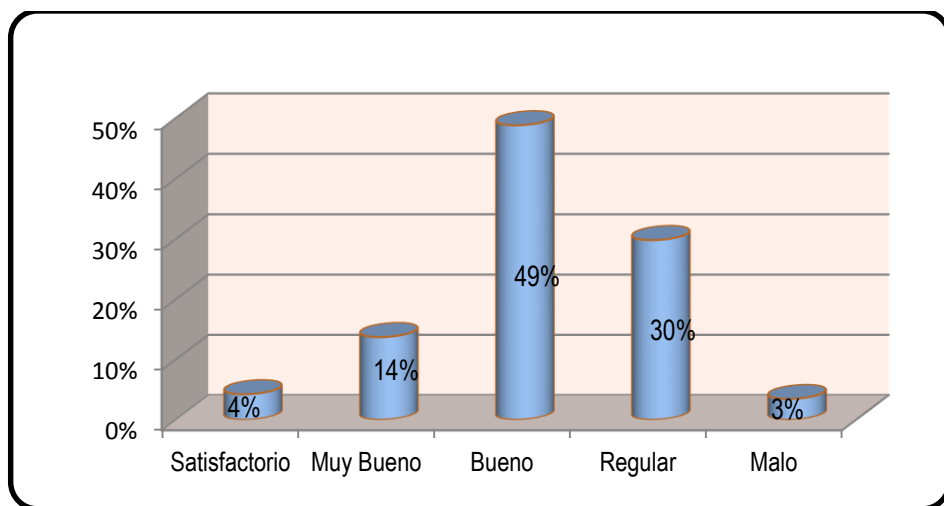
Referente al porcentaje que utiliza el taxímetro el 74% de los encuestados expresaron que existen irregularidades en el uso del dispositivo; al interrogar a los encuestados cuales son las irregularidades: el 25% afirmó la falta del uso del taxímetro;

el 20% uso de vías congestionadas y demora en el servicio, el 7% restante señalan que hay una mala atención al usuario.

Esta pregunta corrobora la información anterior donde se manifiesta que ciertos taxistas no utilizan el taxímetro al ofrecer el servicio.

La ANT estableció sanciones para los que hagan un incorrecto uso del taxímetro, al respecto sí los usuarios se sientan perjudicados pueden hacer las respectivas denuncias; al indagar al usuario si ha realizado alguna demanda por irregularidades presentadas en el servicio, el 95% argumentan que no lo han hecho, el 5% restante sí ha realizado las demandas respectivas. (Ver anexo 7, pregunta 16)

Finalmente para dar cumplimiento con el primer objetivo, se preguntó a los usuarios como calificarían el servicio que ofertan actualmente el gremio de transportistas de taxis, estos manifestaron lo siguiente:



**Figura N° 7:** Calificación al servicio que oferta el gremio de transportistas de taxis.

**Fuente:** Encuesta.

**Elaboración:** La Autora.

Actualmente con el alza de la tarifa y el uso del dispositivo los usuarios consideran que el servicio es bueno en un 49%; el 30% Regular y el 3% restante lo califican como malo.

### **5.19 Determinar el impacto del taxímetro en la economía del usuario y taxista del Cantón Loja**

Con la disposición y obligatoriedad emitida por la ANT, los vehículos que brindan el servicio de taxi a cambio de una contraprestación económica, y ejecutar su trabajo respectivamente es indispensable que tenga incorporado el taxímetro, dicho dispositivo permiten mejorar el servicio brindado, impidiendo la negociación de los costos y evitando el abuso tanto del taxista como del usuario.

En la actualidad con el uso del taxímetro, es importante conocer si ha mejorado el servicio con este sistema, el 63% de los encuestados opinan positivamente, el 37% restante opinan lo contrario, es decir, estiman que no hay mejoras en el servicio (Ver Anexo 7, pregunta 17). Dentro de las alternativas que consideran los usuarios como positivos tenemos los siguientes:

**Tabla N° 8:** En que ha mejorado el Servicio de Taxi.

<b>Opciones</b>	<b>Cantidad</b>	<b>%</b>
Nuevas unidades	93	24,54%
Mejor trato	73	19,26%
Mayor rapidez en la entrega del servicio	55	14,51%
Servicio y atención adecuado al cliente	70	18,47%
Comunicación entre el usuario y taxista	70	18,47%
Tarifa acorde al recorrido	165	43,54%
Otros	6	1,58%

**Fuente:** Encuestas.

**Elaboración:** La autora.

El 43,54% de los usuarios manifestó que con el uso del taxímetro ha mejorado la tarifa ya que va acorde al recorrido, el 24,54% considera que existen nuevas unidades para satisfacer la demanda que genera este servicio; como dato importante se debe indicar que, la incorporación de las nuevas unidades solo se ha dado en las compañías de taxis ejecutivos.

Así lo manifiesta el Lcdo. Juan Jiménez, Jefe del Departamento de Archivo de la UMTTTSV, éste indicó que hasta el 2010 en el Cantón Loja solo existían 1211 unidades de taxis convencionales, fue a partir del año 2011 que se incorporaron nuevas unidades de taxis con la modalidad de servicio ejecutivo con la cantidad 456 unidades de taxis.

### ***6.1.2. Impacto Económico del Taxímetro***

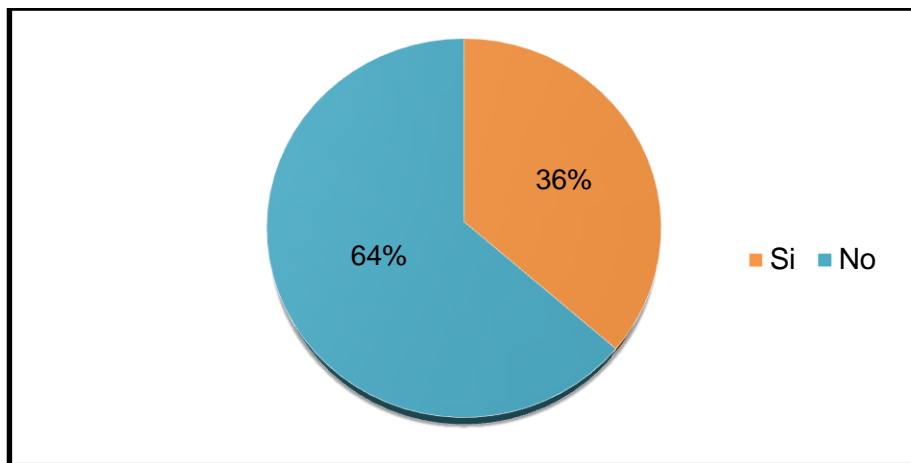
El taxímetro es un dispositivo que indica el valor que debe pagar el usuario, según el tiempo y distancia recorrida en una carrera; este dispositivo marcaría los costos reales del servicio, por lo que se espera que tenga un impacto positivo en la economía del usuario como del taxista.

Los señores taxistas exponen que el único beneficio por el uso del taxímetro es para el usuario, para el dueño de la unidad en muchas ocasiones no es conveniente su uso, a consecuencia que las carreras de larga distancia resultan ser más económicas; a razón de ello, los dirigentes del gremio han pedido un alza en la tarifa del servicio, la cual se dió después que entró en vigencia la nueva ordenanza realizada por el municipio, los taxistas

consideran que en Loja es el único lugar donde no se ha dado el alza de los pasajes del transporte comercial público.

La tarifa de un dólar como valor mínimo en las carreras no dejaba las mismas ganancias que lo tenían antes del uso del taxímetro, para los taxistas ha resultado desventajoso a causa de los insumos de operación han subido como los repuestos que utilizan por lo que provocaba descontento al gremio.

Al preguntar al usuario si considera que la nueva tarifa establecida por el GAD-Municipal (Ver Ordenanza)<sup>8</sup> es la conveniente, los usuarios refutaron de forma negativa, como se resalta en el siguiente gráfico.



**Figura N° 8:** El incremento de la nueva tarifa es adecuado

**Fuente:** encuestas realizadas

**Elaboración:** La autora

---

<sup>8</sup>Ver Anexo 6, página 87

De acuerdo a los resultados obtenidos, el 64% considera que la tarifa no es la adecuada y el 36% restante contestó que sí lo es, esto debido a que los usuarios siempre se han mantenido acostumbrados con el valor de un \$1.00 en las carreras.

La ordenanza del incremento de la tarifa se dará a partir del 1 de Septiembre del 2015, ya que hasta la fecha (mayo del 2015) solo el 80% de las unidades tienen instalada la burbuja.

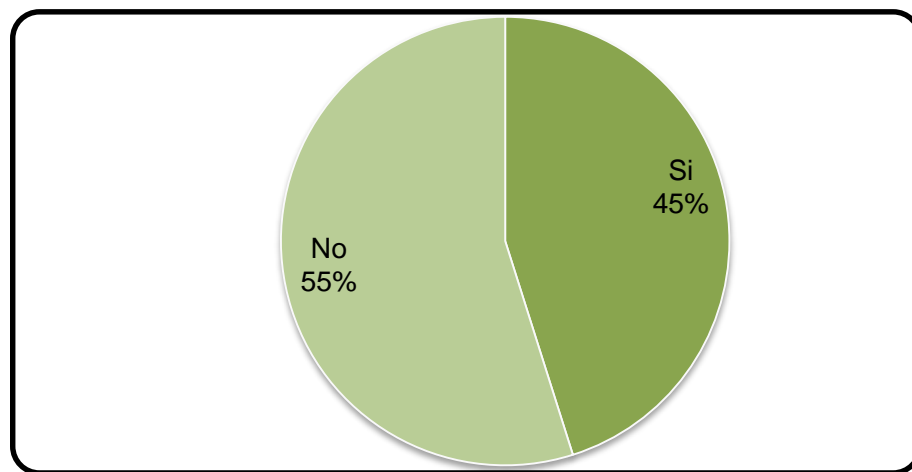
Con la aplicación los gastos se han duplicado pues si antes utilizaban 15\$ pes ahora gasta doble el usuario dejando una rentabilidad del servicio negativa.

## **5.20 Examinar la gestión de las autoridades de tránsito para el buen uso y aplicación del taxímetro dentro del Cantón Loja**

Al examinar la gestión de las autoridades de tránsito es importante registrar el cumplimiento de sus funciones, enfocando al tema del taxímetro esta competencia estuvo a cargo de la ANT, por consiguiente la funcionaria Tania Vásquez manifestó que las competencias en materia de tránsito fueron entregadas al Municipio desde el mes de Mayo del 2013, según la resolución 006 del Consejo Nacional de Competencias, en el que se establece que el Municipio de Loja cuenta con un modelo de gestión “A”, por esta razón la mayor parte de las funciones de la ANT fueron entregadas al Gad Municipal de Loja a través la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial

(UMTTTSV), esta institución es la encargada de planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre en sus diferentes modalidades.

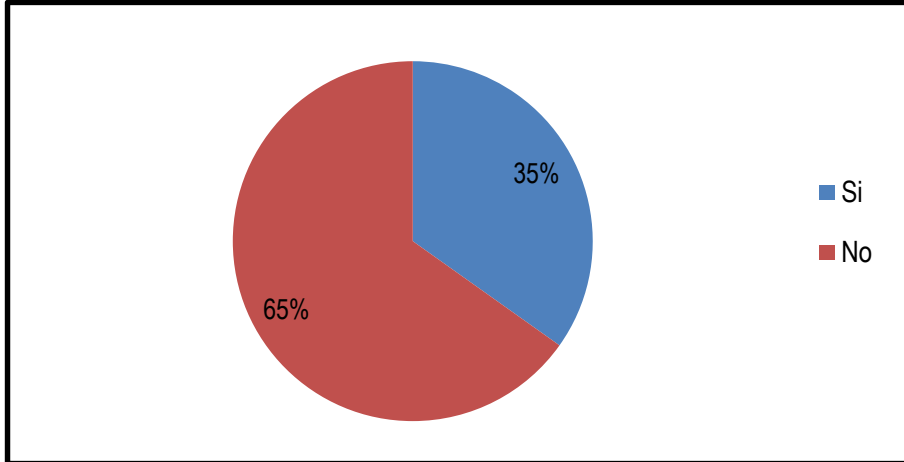
Para evaluar la gestión de las autoridades, se estableció algunas preguntas, las cuales van enfocadas a determinar si la gestión de las autoridades ha sido la correcta, para ello se preguntó a los usuarios si fue socializada la implementación del taxímetro que se dio en abril del 2014.



**Figura N° 9:** Las autoridades le socializaron el uso del taxímetro  
**Fuente:** encuestas realizadas  
**Elaboración:** La autora.

El 55% de los usuarios manifestaron que la implementación del taxímetro no fue socializada el 45% restante opinaron que sí; esta disposición fue socializada por los distintos medios de comunicación y a pesar de esto, existió desconocimiento por parte de la ciudadanía lojana.





**Figura N° 10:** Las autoridades le socializaron el incremento de la nueva tarifa

**Fuente:** encuestas realizadas

**Elaboración:** La autora

En cuanto a la socialización del incremento de la nueva tarifa que propuso el Municipio de Loja para el servicio de Taxis Convencionales y Ejecutivos; el 65% de los usuarios alegaron que no fue socializado y el 35% restante manifestó que sí.

La Ing. Tania Vásquez manifestó, que la fijación de una nueva tarifa para el servicio de transporte comercial se dio por pedido del gremio de taxistas que realizaron estudios técnicos, este alza de la tarifa se dio mediante una **ordenanza** la misma que entrará en vigencia una vez que todas las unidades de taxis del cantón cuenten con la burbuja instalada, dicho dispositivo indicará a través de un sistema de iluminación que el vehículo tiene o no encendido el taxímetro, cuando se encuentre circulando con pasajeros (luz verde) y sin pasajeros (luz roja).

Las distintas instituciones de transporte han establecido diferentes medios e instrumentos para denunciar el incorrecto uso del taxímetro, así como las molestias que

se presente en el servicio, en el Cantón Loja el 52% de los usuarios conocen estos medios, es así que los medios más conocidos son los siguientes:

**Tabla 9:** Instrumentos para denunciar el incorrecto uso del taxímetro

<b>Instrumentos</b>	<b>N°</b>	<b>%</b>
Denuncias al 911	78	32%
Página de denuncias de la ANT	82	33%
Agentes Civiles de Transito	84	34%
Botón de Pánico	3	1%

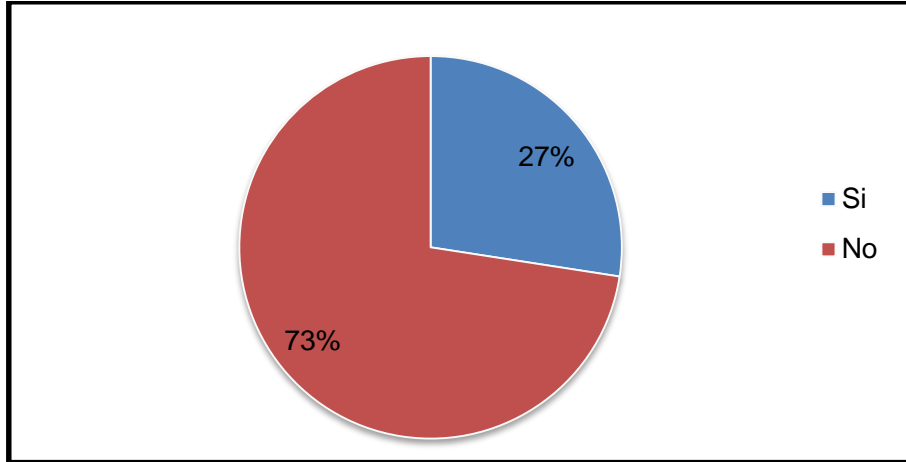
**Fuente:** Encuesta e información bibliográfica

**Elaboración:** La autora.

La cifra más representativa fueron los agentes civiles de transito con un 34%, seguido del 33% con la Pagina de denuncias de la ANT, siendo el menos conocido el botón de pánico con un 1%.

La funcionaria de la UMTTTSV manifestó, que los reclamos y denuncias realizados por los usuarios son receptadas por el call center municipal; las oficinas de la unidad de tránsito; mediante correo electrónico; llamadas y personalmente en la secretaría de Comisaria de Tránsito Municipal. Además se puede realizar las denuncias siempre y cuando el taxista y el agente municipal estén en el lugar de los hechos.

La funcionaria manifestó que a través de estos instrumentos se han recibido denuncias por parte de usuarios quejándose por el mal servicio recibido.



**Figura N° 11:** Los controles que realizan los agentes civiles de tránsito.

**Fuente:** encuestas realizadas

**Elaboración:** La autora.

Complementando la pregunta anterior; se cuestionó al usuario si conocía de los controles que realizan los agentes civiles de tránsito; el 27% manifestó en forma positiva y el 73% restante opinó que no conoce sobre los controles que realizan.

En la entrevista dirigida al Teniente Coronel Hugo Chacón Jefe de la Unidad de Control Operativo de Transito (UCOT), manifestó que los Agentes Civiles de Transito tienen la función del control, planificación, organización del tráfico de peatones y de vehículos, esto lo hacen mediante una orden de operaciones que consiste en nominar el número de personal que va a laborar en distintos puntos de la Ciudad, lugares donde frecuentan más la unidades de taxis estos son la plaza de San Sebastián, Parque Central, Centro Comercial, Parque Bolívar. Instituto Superior Daniel Álvarez Burneo, La Universidad Nacional de Loja, El sector el Valle y el Terminal denominados como sectores estratégicos para controlar el mal uso del taxímetro, el funcionario manifestó que estos controles son espontáneos, ya que esto permite coger al taxista desprevenido y

verificar si usa el taxímetro. Estos controles han venido desde hace seis meses. Y el próximo año se intensificarán los controles solo para el uso del taxímetro.

Así mismo la estadística sobre los controles operativos realizados por los Agentes de Control de Tránsito desde el mes de Enero a Julio del 2015 muestran que se realizaron 516 Operativos Generales de los cuales 100 operativos referentes al uso del taxímetro y 135 Citaciones por el incorrecto uso del dispositivo.

Algunas de las recomendaciones que dieron los usuarios a las autoridades fueron las siguientes: el 34% mencionó que deben existir más controles en las vías por parte de los agentes civiles de tránsito; el 18% considera que deben capacitar a los taxistas ya que el trato no es el adecuado al momento de dar el servicio y un 16% manifestó que se debe revisar los taxímetros diariamente para evitar que estos sean manipulados. (Ver anexo7, pregunta 18).

## **7. DISCUSIÓN**

### **5.21 Evaluar el sistema tarifado “Taxímetro” en el servicio de transporte comercial (taxis) en el Cantón Loja**

En el cantón Loja el servicio de transporte terrestre comercial en taxis se operaban sin ningún control y regulación en sus tarifas, es a partir del 2014 donde se regula las tarifas y a su vez se realiza una intervención del gremio del taxismo.

El servicio en taxis es el segundo medio de transporte más utilizado en Loja por ser rápido y eficaz para trasladarse dentro de la urbe, y para los usuarios potenciales de este servicio existe un entorno de insatisfacción.

El uso del taxímetro pretendía mejorar el servicio y consigo traer beneficios a la ciudadanía en general que utilizará dicho servicio, ya que sin usar el dispositivo el servicio era catalogado de regular. Al cumplirse un año de la aplicación del dispositivo y las innovaciones asignadas al servicio de transporte comercial en taxi, ha originado cambios, en efecto un 63% de los usuarios perciben la calidad del servicio que presta el gremio del taxismo es bueno, pero sigue habiendo falencias en el servicio; lo que permite inferir que el servicio debe seguir mejorando en su atención al usuario.

Si bien la mayor parte de taxistas utiliza el taxímetro, un 47% se rehúsan a usarlo a pesar de que LOTTTSV lo prescribe como contravención de tercera clase; diferentes

puntos de vista permiten ver la inconformidad que tiene el taxista con la implementación del dispositivo, en efecto esto impide que algunos taxistas lo usen.

En este sentido los usuarios están en la obligación de exigir la utilización del taxímetro, pero solo el 55% lo solicita, el resto de usuarios no lo hacen a razón de que el dispositivo marca valores exagerados en carreras cortas o simplemente por miedo a la reacción del conductor, que en muchas ocasiones es la menos agradable, así mismo existe la desconfianza en dicho dispositivo, debido a las evidencias registradas en ciudades como Quito y Guayaquil donde el taxímetro funcionaba años atrás; y se percibió la ineficacia de dicho dispositivo y su escasa utilización, se cree que en Loja tampoco será la excepción puesto que es una ciudad pequeña en comparación con ciudades grandes donde si es necesario su uso, según el punto de vista del usuario.

Por otra parte las irregularidades en el uso del taxímetro por parte de los taxista, en el instante que es abordada la unidad el dispositivo ya se encuentra marcando un valor y no con los 0.40 ctvs, que está establecido para el arranque por lo que al terminar el trayecto el dispositivo marca valores elevados; además los costos de las carreras no coinciden desde puntos específicos de la urbe, en ocasiones los taxistas transitan por zonas de mayor tráfico provocando demora en el servicio y de tal manera molestias al usuario<sup>9</sup>; el taxímetro por ser un dispositivo electrónico es fácil de ser manipulado en la ejecución

---

<sup>9</sup>El 74% de usuarios consideran que existe irregularidades con el uso del taxímetro, como manipulación del equipo y un uso incorrecto del mismo.

de su actividad diaria. Pero para los taxistas estos dispositivos son difíciles de manipular debido a que son análogos y su sistema lo impide.

La LOTTTSV dispone que el conductor de un taxi que no utilice el taxímetro, altere su funcionamiento o no lo exhiba, incurra en una contravención leve de tercera clase y será sancionado con una multa equivalente al 15% de una RBU, 20 horas de trabajo comunitario y reducción de 4,5 puntos a su licencia de conducir

Los usuarios debemos denunciar estas irregularidades presentadas en el servicio, pero el 95% de los usuarios no realizan las respectivas denuncias porque es una pérdida de tiempo y al realizar las denuncias los taxistas siguen sin utilizar los taxímetros o los manipulan de una u otra manera causando molestias en el servicio.

Para los dirigentes del taxismo el uso del taxímetro permite mejorar el servicio, ya que equilibra los costos y es una ventaja positiva para el usuario que se sirve del servicio, para ellos es imposible manipular el taxímetro ya que este dispositivo es digital viene con decodificación lo que hace que esta sea un instrumento muy seguro. Los usuarios deben capacitarse también porque existe gran desconocimiento

Sobre la base de las ideas expuesta, se puede decir que, en Loja no existe una cultura de concientización, las personas no estamos acostumbradas a los cambios y tanto usuario como taxistas solo se busca el interés individual, promoviendo situaciones de disconformidad, sin obtener un beneficio colectivo.

Los usuarios debemos ser conscientes de los costos a pagar y los taxistas no aprovecharse de la demanda que genera el servicio, manipulando el dispositivo o utilizando vías congestionadas.

## **5.22 Determinar el impacto del taxímetro en la economía del usuario y taxista del Cantón Loja.**

La evaluación de impacto ofrece evidencias sólidas y creíbles del desempeño u efectividad del uso del taxímetro y establece el logro de resultados beneficiosos para la población objetivo (taxistas y usuarios); este tipo de evaluación genera conocimientos acerca de la efectividad del dispositivo, y se ilustra los pros y contras dentro del servicio de taxis en el Cantón Loja.

La evaluación de impacto se desarrolla mediante el monitoreo, el mismo que se centra en los insumos (recursos que dispone el proyecto), las actividades (acciones emprendidas para transformar los insumos en productos) y el producto (bienes tangibles o servicio); se incluyen los resultados (lo que espera alcanzar); y el uso de datos cualitativos tales como el grupo focal, encuestas y entrevistas con los grupos beneficiarios (SN, Guía para la Evaluación de políticas Públicas; Evaluación de Impacto, 2013, págs. 80-88)

Reconociendo el impacto económico que tiene el uso del taxímetro en el servicio de transporte comercial en taxi, se consideró los efectos producidos tanto positivos como



negativos, así como los beneficios obtenidos por el uso respectivo del dispositivo, tanto en usuario y taxista.

En relación al usuario el 50% de la población se siente insatisfecha con el uso del dispositivo, a razón de causar malestares en el servicio; antes que un beneficio recibido, existe gran desventaja para el bolsillo del usuario provocando que la rentabilidad de usar un taxi sea baja, además se suma el incremento de la tarifa que fue en un 25%. A todo ello comparando las realidades sin el dispositivo y actualmente con el dispositivo, se confirman que hay una gran diferencia de valores tanto cualitativos como cuantitativos, sí la carrera es mínima:

**Tabla Nro.10:** Tabla Comparativa

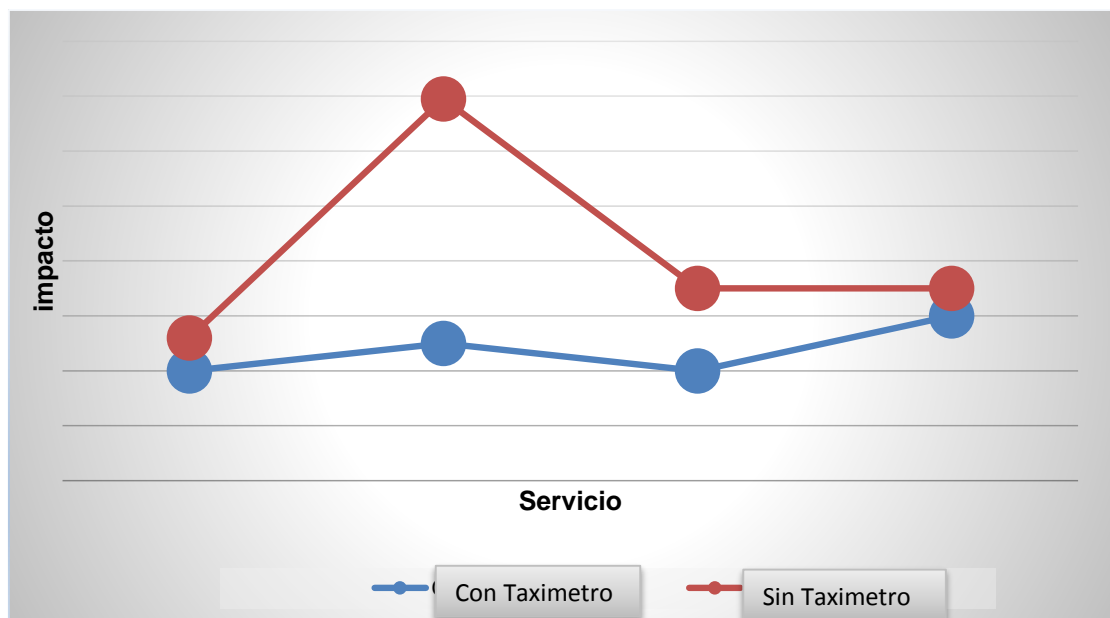
<b>Indicador</b>	<b>Antes del uso del taxímetro</b>	<b>Después del uso el taxímetro</b>
Gastos semanales por el servicio de taxi	\$25.00	\$50.00
Ingresos para solventar el servicio	Superiores a una RBU	Superiores a una RBU
Cantidad de carreras en el, día	4 a 6	Máximo 4
Calidad del servicio	Satisfactorio	Poco satisfactorio
Beneficios	No han obtenido beneficios con el uso del taxímetro pues ha perjudicado más bien al bolsillo del usuario.	

**Fuente:** Grupo focal realizado con usuarios permanentes del servicio de taxis tanto convencional como ejecutivo.

**Elaboración:** La Autora.

Loja es una ciudad pequeña donde los recorridos no son extensos pero los costos de las carreras se han incrementado; además desde puntos específicos de la urbe los precios cambian constantemente, existiendo controversia en el servicio; se ha constatado que las personas usan taxis son con ingresos superiores a una RBU, debido a que ahora el gasto por el servicio se ha duplicado.

La siguiente grafica muestra el impacto que genera el uso del dispositivo, antes de la implementación del taxímetro (línea roja) y luego de la implementación y uso del mismo (línea azul) en las unidades del servicio de taxi. En la línea roja observamos que antes del uso del taxímetro la acogida del servicio del taxi por parte del usuario era mucho más mayoritaria y favorable especialmente en condiciones de tarifa porque beneficiaba al usuario, en cambio, luego de la implementación del taxímetro ha bajado considerablemente el uso de este servicio, tanto por los costos como por la rentabilidad del servicio, por lo tanto el impacto es negativo ya baja notablemente el disponer de un servicio de taxis en la urbe lojana, además la baja calidad del servicio que reciba un usuario hace que este servicio sea mal percibido por todos los ciudadanos.



**Grafica 12:** Impacto del taxímetro en el servicio de Taxis.  
**Elaboración:** La Autora

Para los taxistas el uso del taxímetro ha permitido establecer precios justos ya que desde el 2003 hasta el 2014 los precios de las carreras se mantenían en un \$1.00 y

esto no dejaba la rentabilidad deseada. Con el uso del taxímetro se establecen precios reales y acordes a los gastos de funcionamiento de una carrera en la ciudad de Loja.

**Tabla Nro.11:** Gastos Operacionales

<b>Indicador</b>	<b>Convencionales</b>	<b>Ejecutivos</b>
Gastos de Operación mensuales	<b>\$200</b>	<b>\$300</b>
Ingresos de operación mensuales	<b>\$700</b>	<b>\$750</b>
Cantidad de carreras	<b># 30 solo en el horario diurno</b>	<b>50 solo en el horario diurno y nocturno.</b>
Beneficios	<b>Tarifas accesibles al usuario y se evita la pugna.</b>	

**Fuente:** Datos del grupo focal realizado con los dirigentes del gremio del taxis convencional y ejecutivo.

**Elaboración:** La autora.

Se llega a la conclusión: para los taxistas es favorable el uso mientras haya un alza de la tarifa pero para los usuarios hay gran descontento debido a que no existe una cultura de concientización por lo que estamos acostumbrados a pagar el dólar del servicio.

A pesar que el servicio ha bajado, como efecto de la recesión económica que está pasando el país, el servicio sigue siendo rentable y más con el alza del tarifa., así mismo al subir los precios en el servicio, este debe mejorar en la atención al cliente cumplir con todos los requerimientos y encaminarse a un cumplimiento satisfactorio con lo que desea el cliente.

Este dispositivo no solo se encargará de fijar el valor de la carrera además emitirá un comprobante de pago debidamente autorizado por el Servicio de Rentas Internas (SRI),

este tema es desconocido para el usuario el cual debe exigirlo en toda transacción que realice del servicio.

### **5.23 Examinar la gestión de las autoridades de tránsito para el buen uso y aplicación del taxímetro dentro del Cantón Loja**

La Constitución (2008) en su artículo 264 establece que los Gobiernos Municipales tiene como competencia: *“Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”*.

El servicio de transporte comercial en taxi anteriormente fue regularizado por la ANT; actualmente la constitución establece como competencia exclusiva del transporte público a Municipios por esta razón el CNC a través de la resolución 006 estableció: *“Transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales del país”*.

En efecto desde el 2012 el Gad Municipal de Loja recibió competencias hasta 2014 ya tenía el 100% que le correspondía; en este sentido la implementación del taxímetro estuvo a cargo de la municipalidad a través de la Unidad Municipal de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (UMTTTSV), institución encargada del transporte en Loja.

Las autoridades municipales tienen la obligación de sociabilizar los diferentes proyectos o acciones que se realicen en pro de mejorar determinadas situaciones, las evidencias demuestran que cerca de un 55% de la ciudadanía desconocía sobre la implementación del taxímetro este desconocimiento al inicio de la operación ocasionó molestia en el servicio, dando como resultado inconformidad por el sistema tarifado.

La LOTTTSV en el artículo 30,5 literal j señala que los Gad's Municipales tiene a su cargo:

*“Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector”.*

La ANT estableció un cuadro tarifario para homologar los dispositivos, pero a petición de los dirigentes del taxismo la municipalidad realizó un aumento en la tarifa, este incremento de la nueva tarifa para el servicio de taxis, el 65% de los usuarios no conocían que la tarifa subirá a \$1,25 para el día y \$1,40 para la noche. Quedando de la siguiente manera:

Tabla 12: Nuevas tarifas del servicio de taxis según la Ordenanza Municipal

<b>CUADRO TARIFARIO DEL TRANSPORTE COMERCIAL DE SERVICIO CONVENCIONAL Y EJECUTIVO</b>		
	<b>Horario Diurno</b>	<b>Horario Nocturno</b>
Arranque	US\$ 0.40	US\$ 0.50
Km. recorrido	US\$ 0.28	US\$ 0.30
Tiempo de espera	US\$ 0.07	US\$ 0.08
Carrera mínima	US\$ 1.25	US\$ 1.40

**Fuente:** Adaptado de la Ordenanza que define la tarifa del servicio de taxi convencional y ejecutivo en el cantón Loja  
**Elaboración:** Lourdes Valarezo, 2015.

Además el horario nocturno aumento horas ya que rige desde las 20h00 hasta la 05h59.

El incremento de la tarifa del servicio de taxis es una resolución tomada por el Municipio de Loja, para regular los precios de la carrera, mejorar y garantizar la calidad del servicio; por tal razón existe una corresponsabilidad compartida entre conductores, usuarios y autoridades del Municipio los cuales están en el derecho de denunciar el abuso e incumplimiento para la aplicación de sanciones rigurosas según sea el caso.

El dispositivo tiene que ser regulado mediante las autoridades y medios de control tales como: Agentes Civiles de Transito; Call Center y la Comisaria de Transito, los que son puestos a disposición por la Unidad Municipal de Transito de Loja, ya que este es el órgano rector para velar y regular el sistema tarifado dentro del servicio; además de la página web del ANT en las se receptan las denuncias.

Los Agentes Civiles de Transito están en la obligación de vigilar y realizar controles diarios para el buen uso del taxímetro; pero un 73% consideran que los agentes

no realizan las inspecciones necesarias para regular el servicio, debido a que no las han percibido.

Las autoridades de tránsito, refutan a la opinión del usuario los cuales manifiestan que los agentes realizan controles constantes ya que es la mejor forma de controlar el uso del dispositivo, pero estos controles son espontáneos esto permite verificar si usan o no el taxímetro los operativos se intensificarán con el aumento de la tarifa en el servicio.

Varios usuarios del servicio piden a las autoridades que realicen mayor control en las vías así como los dispositivos sean revisados diariamente para evitar que sean manipulados por que los cobros que marcan los taxímetros son exagerados.

Para que exista un servicio de calidad es indispensable que los conductores reciban capacitaciones que les permita brindar un mejor servicio al cliente.

Al examinar la gestión de las autoridades para regular al gremio del taxismo, las sanciones referentes al uso incorrecto del taxímetro y las actividades promovidas para mejorar el servicio de taxis en el Cantón Loja nos deja ver que falta mucho por realizar.

## 8. CONCLUSIONES

Después de haber analizado la información primaria y secundaria, versiones de usuarios, taxistas y autoridades con respecto a la implementación y uso del taxímetro en el servicio de transporte comercial en taxi, se dedujo las siguientes conclusiones:

- ✓ El servicio percibido por el usuario demuestra que la calidad del servicio es bueno en un 49% mientras que para el resto de la población es insatisfactorio, por lo que falta mejorar la calidad de servicio al usuario.
- ✓ El sistema tarifado “taxímetro” tiene por función dar el costo real de una carrera, de manera justa y equitativa es decir que nadie tenga que pagar más o menos por el servicio, pero el 64% consideran que perjudica la economía del usuario y así mismo el taxista opina que las ganancias han disminuido debido al uso de este dispositivo.
- ✓ La gestión de las autoridades de tránsito está más enfocada a realizar ordenanzas pero falta realizar controles y acciones para mejorar este servicio que es dado a la ciudadanía en general, no se establecen sanciones rigurosas al conductor que realice un erróneo uso del dispositivo.
- ✓ La municipalidad no ha realizado evaluaciones de satisfacción del usuario por lo tanto no existe información en la ciudad del Loja en cuanto a los servicios de transporte terrestre que funcionan en la ciudad.



## 9. RECOMENDACIONES

Las recomendaciones para el presente trabajo son las siguientes:

- ✓ Brindar capacitaciones a los taxistas para que utilicen respectivamente el taxímetro se mejore la calidad del servicio que ofrecen; los usuarios deben contribuir para que el sistema funcione por lo que es indispensable denunciar las irregularidades que hayan visto por el mal uso y el servicio en general.
- ✓ En la urbe Loja hace falta una cultura de concientización es necesario concientizar a las personas referente a los cambios que se den dentro de la transportación para mantener una convivencia armónica entre taxista y usuario.
- ✓ Como este tema es amplio se recomienda que se tome en cuenta para otras investigaciones el tema de **la entrega del ticket al usuario** por los conductores, ya que existe desconocimiento sobre el tema.
- ✓ Informar a la ciudadanía en general, que se formen mesas de diálogo para mantener puntos de vista con los usuarios y taxistas del Cantón Loja y de esta manera buscar mejoras en el servicio.
- ✓ Se recomienda que los Agentes Civiles de Transito realicen controles diarios con la finalidad de regular el uso del dispositivo y que apliquen sanciones rigurosas, con forme lo determina la ley.


## 10. BIBLIOGRAFÍA

- (s.f.).
- , C. N.-C. (2012). *Resolución N° 006*. Cuenca: Registro Oficial.
- (2002). Recuperado el Agosto de 2015, de LA EVALUACIÓN Y EL ANÁLISIS DE POLÍTICAS PÚBLICAS: <http://www.eumed.net/tesis-doctorales/amc/22.htm>
- ANT. (s.f.). Recuperado el Mayo de 2015, de Cuadro Tarifario de Taxis: <http://www.ant.gob.ec/tarifas/taxis.html>
- Carlos, F. (2011). *Tecnoguias*. Obtenido de <https://tecnoguias.wordpress.com/2011/03/24/taller-medios-de-transporte/>
- CNC. (2012). Resolución 006 del Consejo Nacional de Competencias. *Traspaso de Competencias*, 5-8. Ecuador.
- Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD*. (2012). Quito: V&M Gráficas.
- Comercio.com. (3 de Febrero de 2014). El uso del taxímetro pondrá fin al regateo. Obtenido de <http://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador/del-taximetro-pondra-al-regateo.html>
- FCNTT. (2010). *EL SERVICIO EJECUTIVO EN EL TRANSPORTE TERRESTRE ECUATORIANO*. QUITO.
- Lahera. (2008). Introducción a las Políticas Públicas. En E. Lahera, *Introducción a las Políticas Públicas*.
- Medina, M. I. (2012). Técnicas e instrumentos de investigación. En M. I. Medina, *"POLÍTICAS PÚBLICAS EN SALUD Y SU IMPACTO EN EL SEGURO POPULAR EN CULIACÁN, SINALOA, MÉXICO"* (págs. 90-120). Mexico: eumed.net. Obtenido de Enciclopedia virtual.
- Reglamento General para la Aplicación de la Ley Organica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. (25 de Junio de 2012).
- SN. (31 de Julio de 2003). *Prometeo*. Recuperado el Miercoles de Junio de 2015, de Metodología de la Investigación : <http://www.prometeo.unicauca.edu.co/manzamb/Metodolog%C3%ADa%20de%20la%20Investigaci%C3%B3n/Archivos/Libro/Documentos%20pdf/CAPITULO%207.pdf>
- SN. (2013). *Guía para la Evaluación de políticas Públicas; Evaluación de Impacto*. Colombia: Kimpres Ltda.
- Valdés, M. (2004). *La evaluación de impacto de proyectos sociales: Definición y conceptos*.

## 11.ANEXOS

### a) Anexo 1

#### *Modelo de Encuesta*

 <p>INSTRUMENTO PATRIÓTICO 1859</p>	<p style="text-align: center;"><b>UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA</b> <b>AREA JURIDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA</b> <b>CARRERA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA</b></p> <p style="text-align: center;">Encuesta dirigida a los usuarios/as del servicio de taxis del Cantón Loja, para conocer el impacto generado por el uso del taxímetro</p>
--	---

#### **Datos generales:**

- Sexo: M ( ) F ( )
- Edad:.....
- Instrucción:  
Nivel Primaria.....Secundaria..... Superior..... Cuarto.....

#### **Información**

**1. ¿Es usted usuaria/o del servicio de transporte comercial en Taxi?**

SI ( ) NO ( )

Porqué:.....

**2. ¿Las autoridades de tránsito le socializaron la implementación del taxímetro que se dio en Abril del 2014?**

Si ( ) NO ( )

Porqué.....

**3. ¿Cómo era el servicio del transporte en taxi antes de la implementación y uso del taxímetro?**

Muy Bueno ( ) Bueno ( ) Regular ( ) Malo ( ) Muy malo ( )

**4. ¿Conoce cuál es la función principal del taxímetro al momento de realizar una carrera?**

Si ( ) No ( )

Mencione:.....

**5. ¿En la actualidad, al momento de tomar una carrera, el taxista utiliza el taxímetro?**

Si ( ) No ( )

Por qué.....

**6. ¿Cuándo el taxista no utiliza correctamente el taxímetro, usted exige su uso?**

Si ( ) No ( )

Por qué.....

**7. ¿Las autoridades de la Unidad Municipal de Tránsito socializaron el incremento de la nueva tarifa que rige para el servicio de transporte comercial taxi?**

Si ( ) No ( )

8. **¿Considera usted que la actual tarifa incrementada, por el Gad-Municipal es la adecuada?**

Si ( ) No ( )

Porqué:.....

9. **¿Considera usted que en la actualidad el servicio público de taxis ha mejorado, con el uso del taxímetro, señale cuales de las siguientes opciones ha mejorado en el servicio?**

Si ( ) No ( )

- Nuevas unidades ( )
- Mejor trato ( )
- Mayor rapidez en la entrega del servicio ( )
- Servicio y atención al cliente adecuado ( )
- Comunicación entre el usuario y taxista ( )
- Tarifa acorde al recorrido ( )
- Otros especifique:.....

10. **¿Ha notado irregularidades por parte de los taxistas al momento de realizar una carrera con el uso del taxímetro?**

Si ( ) No ( )

- En el arranque del taxímetro ( )
- Falta de uso del taxímetro ( )
- Las carreras más costosas ( )
- Vías de acceso innecesarias ( )
- Vías congestionadas ( )
- Demora en el servicio ( )

Otras especifique:.....

11. **¿Conoce usted cuáles son los medios o instrumentos para denunciar a un taxi que ha cometido irregularidades por el mal uso del taxímetro?**

Si ( ) No ( )

- Denuncias al 911 ( )
- Página de denuncias de la ANT ( )
- Agentes Civiles ( )
- Botón de pánico ( )

12. **¿Ha realizado alguna denuncia por las irregularidades que ha percibido en el servicio?**

Si ( ) No ( )

Porqué:.....

13. **Ahora con el uso del taxímetro, ¿Cómo califica usted el servicio que ofrece el gremio de transportistas de taxis?**

Satisfactorio ( ) Muy Bueno ( ) Bueno ( ) Regular ( ) Malo ( )

**14. ¿Conoce usted acerca de los controles que realizan los Agentes Civiles de Tránsito para regular el uso del taxímetro?**

Si ( ) No ( )

**15. ¿Cuáles son las recomendaciones que daría a las autoridades de tránsito para que regulen al gremio de transportistas de Taxis, en cuanto al uso del taxímetro en la localidad?**

.....  
.....  
.....  
.....

Gracias.

## **Anexo 2**

### **Entrevista dirigida a la Ing. Tania Vásquez Técnica de la Unidad Municipal de Transporte Terrestre y Transito y Seguridad Vial**

- ▢ ¿Cuáles son las funciones que Ud. cumple dentro de la Unidad Municipal de Tránsito Terrestre?
- ▢ ¿Desde qué fecha fueron entregadas las competencias de transito al Municipio de Loja por parte de la Agencia Nacional de Transito?
- ▢ ¿Cuáles son las competencias que asume el municipio con el traspaso de las mismas?
- ▢ ¿Cuáles han sido las resoluciones que se han dado desde la vigencia de las competencias al Municipio de Transporte en cuanto al control y uso del Taxímetro?
- ▢ ¿Han socializado dichas resoluciones con la ciudadanía en general?
- ▢ ¿Cuál es la función básica que tiene el taxímetro dentro del servicio de transporte comercial en Taxis?
- ▢ ¿Cuáles son los medios e instrumentos para regular y controlar el buen uso del taxímetro?
- ▢ ¿Cuál es la función que cumplen los agentes civiles de tránsito en cuanto al control y regulación del Taxímetro?
- ▢ ¿Cómo agentes reguladores han medido la satisfacción que ha tenido el usuario con el uso del taxímetro?

▢ ¿En base a qué parámetros se dio el aumento de la nueva tarifa del servicio de transporte de taxis?

### **Anexo 3**

#### **Informe de entrevista a la Ing. Tania Vásquez, Técnica de la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.**

El día jueves 30 de Julio del 2015, siendo las 15H00 en las instalaciones de la Unidad Municipal de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, nos reunimos con la Ing. Tania Vásquez, Técnica de la Unidad Municipal de Tránsito, ella aporta con proyectos de inversión dentro de la Unidad. Con respecto a la transferencia de competencias en materia de tránsito; manifestó, que las competencias pasaron desde Mayo del 2012, según la resolución 006, del Consejo Nacional de Competencias, ya que el Municipio de Loja cuenta con un modelo de gestión “A”, por esta razón la mayor parte de funciones fueron dadas al Municipio de Loja. Las ordenanzas que se han dado por el uso del taxímetro es de la nueva tarifa en cuanto al servicio público de transporte terrestre en la modalidad convencional o ejecutivo, el cual entrara en vigencia cuando el 100% de todas unidades de taxis incorporen la burbuja, este es un letrero luminoso con el cual se va determinar si el taxistas está utilizando el taxímetro al momento de realizar una carrera, lo que permitirá el control a los Agentes Civiles de Transito verificar de forma visual si el vehículo está libre u ocupado.

Las sanciones que se dan en cuanto a la falta del uso del taxímetro están estipuladas en la Ley Orgánica de transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial son:

- ☆ Cuatros puntos menos en la licencia.
- ☆ El 15% de un salario básico (\$ 53.00).

La funciones en cuanto a materia de control de los Agentes Civiles de Tránsito, cumplen la verificación del uso del taxímetro y cuando están con los usuario se le pregunta desde tomaron la carrera, para verificar si ha encendido el taxímetro, estos controles son constantes en cualquier día de la semana, sin horario predeterminado.



El objetivo del taxímetro es evitar la pugna que se daban entre usuarios y taxistas; y los valores a pagar por una carrera sean equitativos, es decir que el valor de la carrera será determinado por el dispositivo.

Los reclamos y denuncias realizados por los usuarios son receptadas por el call center municipal; las oficinas de la unidad de tránsito; mediante correo electrónico; llamadas y personalmente en la secretaria de comisaria de tránsito municipal.

También se puede realizar las denuncias siempre y cuando este el taxista y el agente municipal en el lugar de los hechos. El objetivo como unidad municipal de transporte terrestre es utilizar las tics, para que mejore el servicio de taxis dentro del Cantón Loja y realizar el respectivo seguimiento.

#### **Anexo 4**

##### **Informe del Conversatorio realizado con el Teniente Coronel Hugo Chacón Jefe de la Unidad de Control Operativo de Transito (UCOT).**

El Coronel manifestó que los Agentes Civiles de Transito tienen la función del control, planificación, organización del tráfico de peatones y de vehículos, esto lo hacen mediante una orden de operaciones que consiste en nominar el número de personal que va a laborar en distintos puntos de la Ciudad, lugares donde frecuentan más la unidades de taxis estos son la plaza de San Sebastián, Parque Central, Centro Comercial, Parque Bolívar. Instituto Superior Daniel Álvarez Burneo, La Universidad Nacional de Loja, El sector el Valle y el Terminal denominados como sectores estratégicos para controlar el mal uso del taxímetro, el funcionario manifestó que estos controles son espontáneos, ya que esto permite coger al taxista desprevenido y verificar si usa el taxímetro. Estos controles han venido desde hace seis meses. Y el próximo año se intensificaran los controles solo para el uso del taxímetro. En cuanto a los sancionados por el uso del taxímetro existen como unos 200.

## **Anexo 5**

### **INFORME DEL GRUPO FOCAL REALIZADO A LOS DIRIGENTES DE LAS COOPERATIVAS DE TAXIS CONVENCIONAL.**

El día Lunes 20 de Julio del 2015 en las instalaciones del Sindicato de Choferes Profesionales de Loja; en la Oficina de la Unión de Cooperativas de Taxis Convencional, nos reunimos tres representantes de las Cooperativas de taxis convencionales conjuntamente con el Sr. Fidel Mendieta Presidente, en el cual se realizó un conversatorio acerca de la implementación, el impacto que ha tenido el uso del taxímetro. Manifestó que la implementación del taxímetro, no es algo nuevo, esto ya existía en otras ciudades del Ecuador, pero en la actualidad el taxímetro se impuso a nivel nacional es por esto que se dio en la Ciudad de Loja, estos dispositivos fueron homologados por la Agencia Nacional de Tránsito, en el cual el precio oficial por el costo de una carrera es un dólar, con lo cual recibe un beneficio económico el usuario, ya que las carreras largas salen más económicas, esto no es algo conveniente para el taxista. Ahora con la nueva ordenanza la tarifa del servicio subió en \$1,25 ctvs. Y \$ 1,40ctvs. en el día ya la noche respectivamente, esta ordenanza entrara en vigencia una vez que las unidades cuenten con la burbuja. En cuanto al impacto que ha tenido el uso del taxímetro en la economía del taxista, el Sr. Fidel Mendieta y el Sr. Ángel Gálvez, manifestaron que el uso del taxímetro no trajo ningún beneficio para los taxistas los únicos beneficiados son los usuarios, lo que se recalco es que los precios de las carreras se equilibraron de manera justa y equitativa, ya que el gremio del taxista pidió que la carrera sea por 2km y medio y ese valor sea de \$1,10 Ctvts. Además hay que tener en cuenta que la Ciudad de Loja es la única ciudad que sigue con

esos precios otras ciudades el Ecuador los precios son más altos, como Cuenca, Guayaquil y Quito lo más justo es que suba los precios de la carrera ya que todo los insumos así en el Ecuador están subiendo, por lo que los precios de las carreras deberían subir, así lo expreso el Sr. Edgar Lanech, Presidente de la Cooperativa “Ciudad de Loja”. En cuanto a las sanciones, todos los presentes manifestaron que las sanciones que se han dado es por no utilizar el taxímetro pero que todo taxista está en la obligación de utilizarlo porque está estipulado en la ley. En cuanto al ticket dijo que este es necesario que se lo de, al usuario pero que a veces no se lo entrega por falta de papel y hasta volver a comparar no hay, y es perder el tiempo, por esas razones es lo que impide la entrega del ticket.

## **Anexo 6**

### **INFORME DEL GRUPO FOCAL REALIZADOS A LOS DIRIGENTES DE LAS COMPAÑÍAS DE TAXIS EJECUTIVO**

Sr. Jefferson Pasaca, Presidente de la Compañía “Inmaculada”

Sr. Pablo Ortiz, Presidente de la Compañía “Julio Ordoñez”

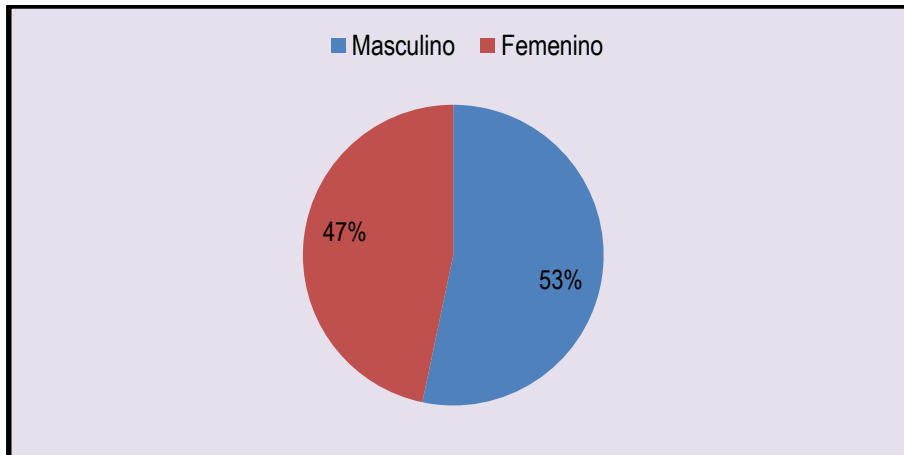
Sr. Víctor Tapia, Presidente de la Compañía “Disca-Taxi”

En las Instalaciones del Sindicato de Choferes Profesionales de Loja el 23 de Julio de 2015, nos reunimos los Sres. Presidentes y mi persona, para realizar un dialogo en cuanto al uso del taxímetro, el impacto en el taxista, y servicio que ofrecen ellos en el Cantón Loja. En cuanto al servicio que ofrecen la compañía es el servicio de puerta a puerta, son doce compañías de taxis ejecutivo de los cuales todas las unidades cuentan con el taxímetro, los cuales fueron homologados por la Agencia Nacional de Tránsito y con la entrega de las competencias estos son controlados por el Municipio así manifestaron que respectivamente el 90% de ellas están con la burbuja que dispuso el municipio de Loja para el alza del pasaje que se dispuso en una ordenanza pero que no entra en vigencia todavía. En cuanto al impacto manifestaron que para los taxistas el uso del taxímetro no hubo ningún beneficio aunque ahora es más justo el pago por las carreras, pero el beneficio económico es mínimo, el uso del taxímetro es obligatorio y reconocieron que algunos compañeros no lo utilizan, pero cuando esto sucede la ciudadanía está en todo el derecho de denunciar estas irregularidades. Además manifestaron en cuanto si ellos reciben capacitaciones para dar un buen servicio al cliente, manifestaron que si reciben, ellos

como propietarios de la unidad, pero son los choferes los que no lo hacen por eso es el motivo que algunas personas reciben un trato no adecuado, pero que entre todos los compañeros se está trabajando para que esto cambie.

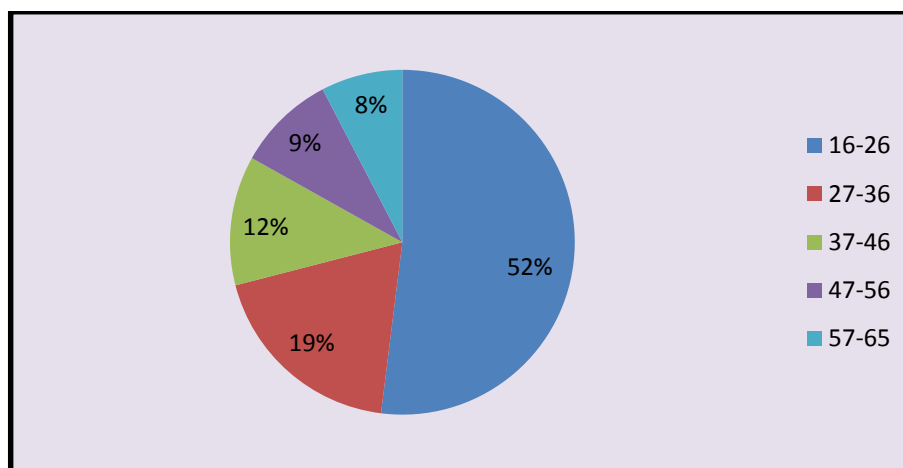
## Anexo 8

### Preguntas tabuladas de las Encuestas



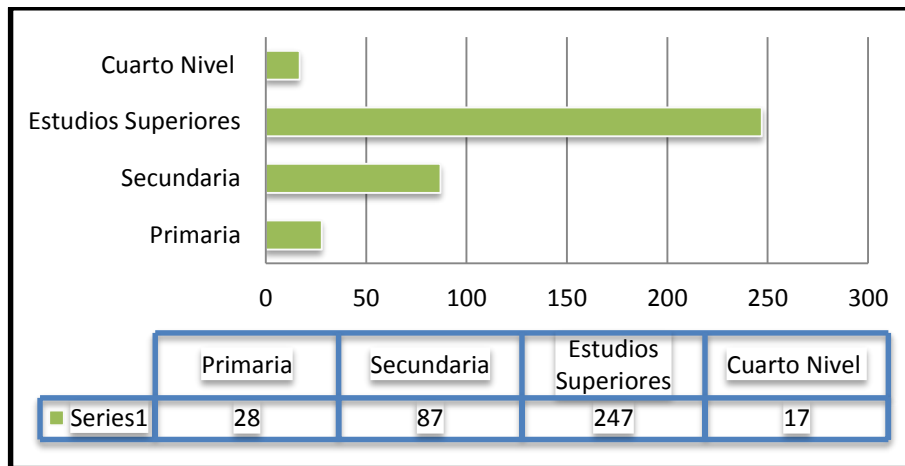
**Gráfica N° 13. Título: Sexo**  
**Fuente:** encuestas realizadas  
**Autor:** Lourdes Valarezo, 2015

Luego de la aplicación de la encuesta, el 53% de usuarios del servicio fueron del sexo masculino y 47% restante de sexo femenino.



**Gráfica 14. Título: Edad del usuaría/o**  
**Fuente:** encuestas realizadas  
**Autor:** Lourdes Valarezo, 2015

Las encuestas arrojaron que la mayor población que utiliza el servicio de taxi son los jóvenes comprendidos entre 16 y 25 años y un 52% representa la edad de 26 a 36 años.

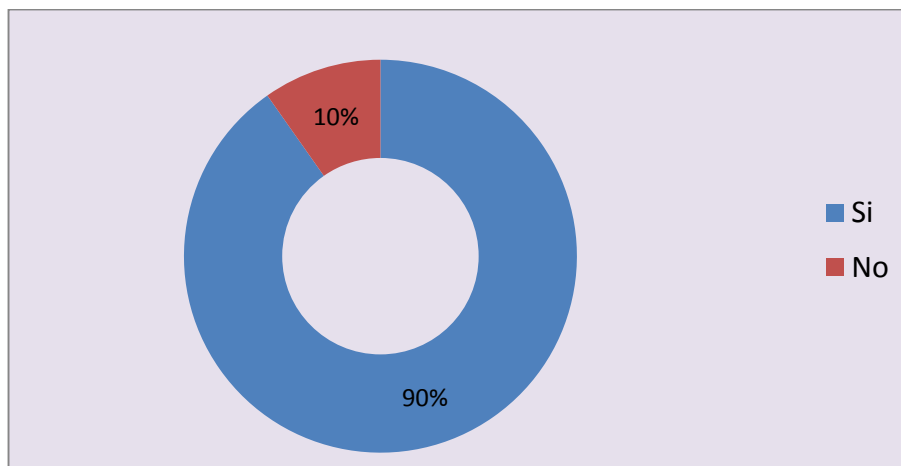


**Grafica N°15.:** Nivel de educación del usuaia/o

**Fuente:** encuestas realizadas

**Autor:** Lourdes Valarezo, 2015

El nivel de educación con que cuentan los usuarios en su mayor parte están en estudios superiores, secundarios y solo 17 de ellos tienen títulos de cuarto nivel.



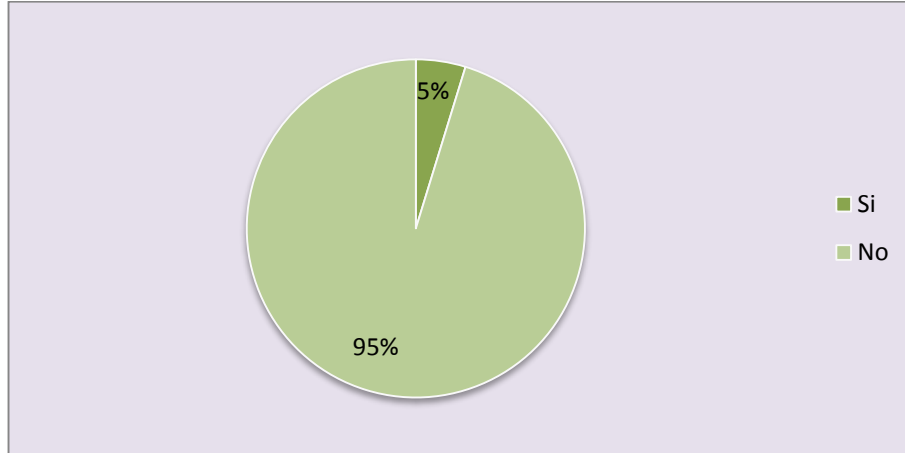
**Figura. 16:** Es usuario del servicio de transporte comercial en Taxi.

**Fuente:** encuestas realizadas

**Autor:** Lourdes Valarezo, 2015

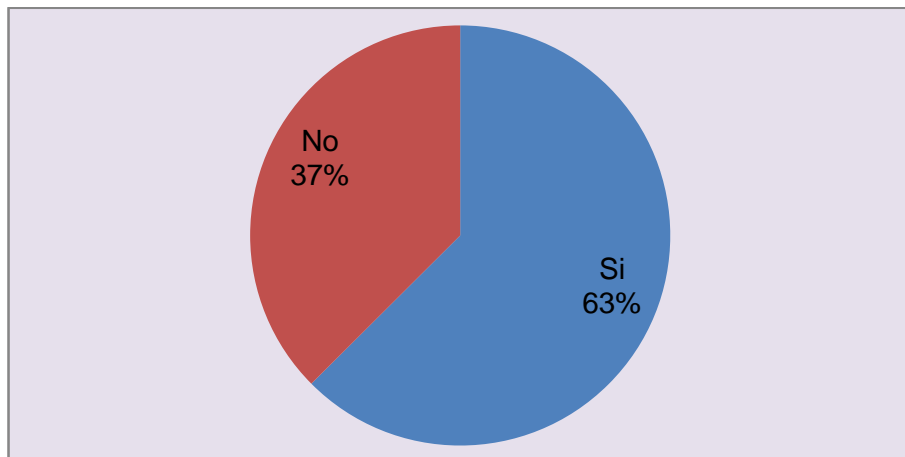
En el Cantón Loja el 90% de sus habitantes utilizan el servicio de taxis como medio, de transporte, para moverse.





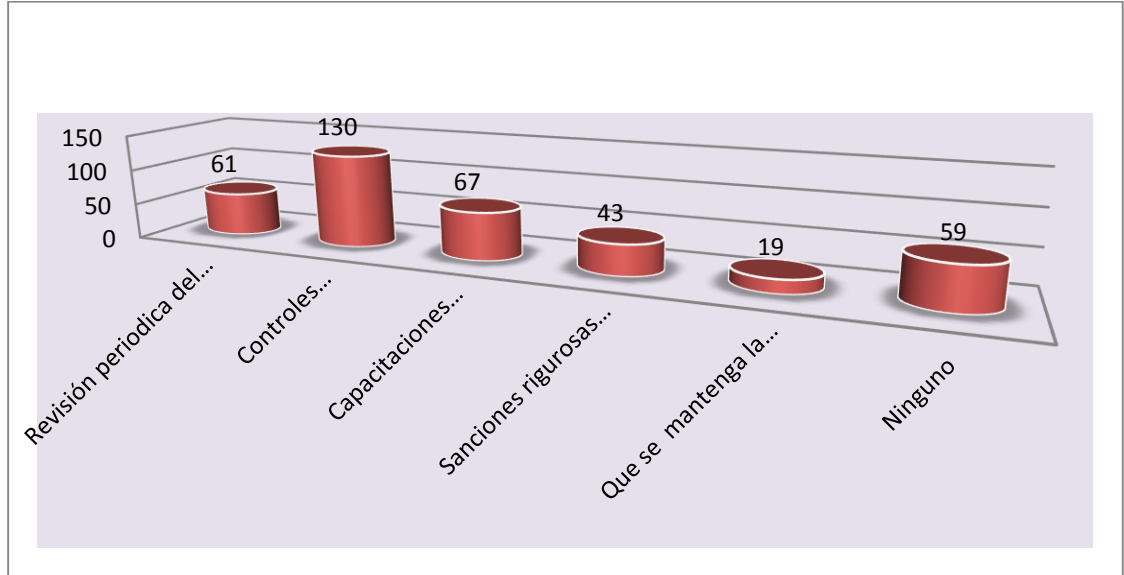
**Figura N°.17:** Denuncias por las irregularidades en el servicio  
**Fuente:** encuestas realizadas  
**Autor:** Lourdes Valarezo, 2015

El 95% de los usuarios que han notado irregularidades en el servicio, no han realizado las denuncias respectivas, solo el 5% lo ha hecho.



**Figura 18:** Mejoras en el servicio con el uso del taxímetro.  
**Fuente:** encuestas realizadas  
**Autor:** Lourdes Valarezo, 2015

El 63% de los usuarios manifiestan de manera positiva que el servicio ha mejorado, y el 37% estiman que no hay cambios con el uso del taxímetro.



**Figura N° 19:** Recomendaciones del usuario a las autoridades.

**Fuente:** encuestas realizadas

**Autor:** Lourdes Valarezo, 2015

## Anexo 9

N° 018-2015  
**ORDENANZA QUE DEFINE LA TARIFA  
DEL SERVICIO DE TAXI  
CONVENCIONAL Y EJECUTIVO EN EL  
CANTÓN LOJA  
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

El servicio de transporte comercial en la modalidad de taxi convencional o ejecutivo es catalogado como un servicio de utilidad pública, de interés eminentemente local, cuya planificación, regulación y control está a cargo del Municipio de Loja a través de la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Mediante el cobro de tarifas reguladas por la autoridad municipal, el servicio de taxi, cumple la función de atender la demanda de transporte individual de pasajeros desde un punto a otro de la ciudad, para lo cual previamente una operadora debe poseer un permiso de operación.

Con oficio Nro. 469-PGS-FNCTTE de fecha 06 de agosto del 2014, el Tlgo. Jorge Calderón Cazco en calidad de Presidente de la Federación Nacional de Operadoras de Transporte en Taxis del Ecuador "FEDOTAXIS", se dirige al señor Alcalde del Cantón Loja, solicitando que en uso de las atribuciones que confiere al Municipio de Loja el artículo 30.5, literal h, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se aplique la metodología para la aplicación de tarifas para los Taxis Convencionales, aprobada por el directorio de la Agencia Nacional de Tránsito, mediante resolución Nro. 073-DIR-2014-ANT, de fecha 27 de junio de 2014.

Con oficio Nro. 0114-UPCTL-2014 de fecha 19 de noviembre de 2014, el señor Fidel Mendieta León en calidad de Presidente de la Unión Provincial de Cooperativas de Taxis de Loja mediante oficio Nro. 0114-UPCTL-2014, entrega al Señor Alcalde del cantón Loja un "Estudio de Costos Operacionales y Determinación de la Tarifa para los Taxis de la ciudad de Loja", en el cual solicita además se realice el trámite de fijación de la nueva tarifa de taxi considerando la propuesta presentada.

En el literal h) del artículo 30.5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial se manifiesta: que es competencia de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales el regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector.

Por otro lado, en el mismo artículo antes mencionado en su literal i) manifiesta, que es competencia de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales el aprobar y homologar medios y sistemas tecnológicos de transporte público, taxímetros y otros equipos destinados a la regulación del servicio de transporte público y comercial, cumpliendo con la normativa generada por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

La solicitud realizada por los dirigentes de la transportación comercial en la modalidad de taxi convencional, motivó a que la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial elabore el estudio técnico Nro. 20 - UMTTTSV- 2014, en el cual se recomienda una nueva tarifa de conformidad a los actuales costos de operación y mantenimiento del servicio. Por lo expuesto, en uso de las facultades constitucionales y legales,

### **EL CONCEJO CANTONAL DE LOJA CONSIDERANDO:**

**Que**, el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador, señala que es competencia de los gobiernos municipales planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

**Que**, el literal f), del artículo 55 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, dispone que es competencia exclusiva de los gobiernos autónomos descentralizados municipales, planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre.

**Que**, el Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución Nro. 006 CNC- 2012, publicada en el suplemento del Registro Oficial Nro. 712 de mayo de 2012, transfiere las competencias para planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, a favor de los GAD's municipales del país.

**Que**, el artículo 4 de la referida Resolución, establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales y Metropolitanos de Quito, Guayaquil, Cuenca, Ibarra, Loja, Ambato y Manta, se encuentran dentro del Modelo de Gestión A y tendrán a su cargo la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

**Que**, mediante Resolución 025 – DE – ANT – 2013 de fecha 26 de abril de 2013, la Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial emite la Certificación de Ejecución de Competencias del Gobierno Autónomo

Descentralizado Municipal del cantón Loja.

**Que**, el primer párrafo del artículo 30.4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial manifiesta que: “Los Gobiernos Autónomos

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

**Que**, de conformidad al artículo 57 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento.

**Que**, en el mismo artículo anterior se indica que el servicio de taxis se prestará exclusivamente en el área del territorio ecuatoriano, establecido en el permiso de operación respectivo; y, fletado ocasionalmente a cualquier parte del país, estando prohibido establecer rutas y frecuencias.

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

**Que**, con oficio Nro. 469-PGS-FNCTTE de fecha 06 de agosto del 2014, el Ilgo. Jorge Calderón Cazco en calidad de Presidente de la Federación Nacional de Operadoras de Transporte en Taxis del Ecuador “FEDOTAXIS”, se dirige al señor Alcalde del Cantón Loja, solicitando que en uso de las atribuciones que confiere al Municipio de Loja el artículo 30.5, literal h, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se aplique la metodología para la aplicación de tarifas para los Taxis Convencionales, aprobada por el directorio de la Agencia Nacional de Tránsito, mediante resolución Nro. 073-DIR-2014-ANT, de fecha 27 de junio de 2014.

**Que**, con oficio Nro. 0114-UPCTL-2014 de fecha 19 de noviembre de 2014, el señor Fidel Mendieta León en calidad de Presidente de la Unión Provincial de Cooperativas de Taxis de Loja, mediante oficio Nro. 0114-UPCTL-2014, entrega al Señor Alcalde del cantón Loja un “Estudio de Costos Operacionales y Determinación de la Tarifa para los Taxis de la ciudad de Loja”, en el cual solicita además se realice el trámite de fijación de la nueva tarifa de taxi considerando la propuesta presentada.

**Que**, el literal h) del artículo 30.5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial manifiesta: que es competencia de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales el regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de

operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector.

**Que**, mediante informe técnico Nro. 20-UMTTTSV-2014, la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, elabora la revisión de tarifas del servicio de taxi convencional de la ciudad de Loja, emitiendo las recomendaciones pertinentes.

**Que**, el literal i) del artículo 30.5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial manifiesta, que es competencia de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales el aprobar y homologar medios y sistemas tecnológicos de transporte público, taxímetros y otros equipos destinados a la regulación del servicio de transporte público y comercial, cumpliendo con la normativa generada por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

**Que**, el artículo 390 del Código Orgánico Integral Penal que trata sobre las contravenciones de tránsito de quinta clase manifiesta de conformidad al literal i), que “la o el conductor de un taxi, que no utilice el taxímetro las veinticuatro horas, altere su funcionamiento o no lo ubique en un lugar visible al usuario“, será sancionado con una multa equivalente al quince por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de cuatro punto cinco puntos en su licencia de conducir.

**Que**, en el informe técnico Nro. 0192-UMTTTSV-TVVR-2014 elaborado por la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial se presenta el diseño de la burbuja de taxis con rótulo de estado de libre y ocupado, lo cual permitirá controlar el uso del taxímetro.

En uso de las facultades constitucionales y legales:

**EXPIDE:**  
**LA ORDENANZA QUE DEFINE LA  
TARIFA DEL SERVICIO DE  
TAXICONVENCIONAL Y EJECUTIVO EN  
EL CANTÓN LOJA**

**Artículo 1.-** Es obligatorio el uso del taxímetro, para lo cual, todo vehículo autorizado a brindar el

servicio de taxi convencional o ejecutivo, deberá instalar y mantener conectado el taxímetro con la burbuja homologada por la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (Letrero luminoso que se debe colocar en la parte superior de los vehículos del servicio de transporte comercial en la modalidad de taxi), la que indicará a través de un sistema de iluminación, que el vehículo tiene o no encendido el taxímetro cuando se encuentra circulando con pasajeros (luz verde) y sin pasajeros (luz roja titilante).

**Artículo 2.-** La tarifa del servicio de taxi convencional y ejecutivo durante el día se define de la siguiente manera:

Tarifa mínima: USD \$ 1.25 (Un dólar con veinticinco centavos).

Arranque: USD \$ 0.40 (Cuarenta centavos de dólar).

Kilómetro recorrido: USD \$ 0.28 (Veintiocho centavos de dólar).

Minuto de espera: USD \$ 0.07 (Siete centavos de dólar).

El taxímetro se programará de tal manera que la tarifa durante el día se active a partir de las 06h00 y concluya a las 20h00.

**Artículo 3.-** La tarifa del servicio de taxi convencional y ejecutivo durante la noche es la siguiente:

Tarifa mínima: USD \$ 1.40 (Un dólar con cuarenta centavos).

Arranque: USD \$ 0.50 (Cincuenta centavos de dólar).

Kilómetro recorrido: USD \$ 0.30 (Treinta centavos de dólar).

Minuto de espera: USD \$ 0.08 (Ocho centavos de dólar).

El taxímetro se programará de tal manera que la tarifa durante la noche se active a partir de las 20h01 hasta las 05h59 del día siguiente.

**Artículo 4.-** Los conductores que no utilicen el taxímetro tendrán una sanción de conformidad al artículo 390 del Código Orgánico Integral Penal de la República del Ecuador, para lo cual la burbuja deberá mantener encendida la luz verde cuando el vehículo se encuentre con pasajeros.

**Artículo 5.-** El conductor o propietario del vehículo que circule sin tener encendida la luz roja titilante de la burbuja cuando el vehículo se encuentra sin pasajeros, tendrá una sanción correspondiente al 50% de un Salario Básico Unificado del Trabajador en General.

**DISPOSICIONES TRANSITORIAS:**

**Primera:** Las tarifas expuestas en la presente ordenanza entrarán en vigencia una vez que el 100% de la flota de taxis adecúe el funcionamiento del taxímetro, con la burbuja homologada por la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

**Segunda:** La Unión Provincial de Cooperativas de Taxis de Loja y la Asociación de Taxis Ejecutivos de Loja presentarán un plan anual de mejoras, en la calidad del servicio y/o en equipamiento tecnológico a la Unidad Municipal de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial, ente que verificará el cumplimiento del mismo.

La presente ordenanza entrará en vigencia a partir de su aprobación, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Dada en el Salón del Cabildo a los veintidós días del mes enero del año dos mil quince.

Dr. José Bolívar Castillo Vivanco  
Dra. Blanca Morocho Riofrío  
**ALCALDE DE LOJA**  
**SECRETARIA GENERAL**

**RAZÓN:** Dra. Blanca Morocho Riofrío, Secretaria General del Concejo Municipal de

Loja, **CERTIFICA:** que la **ORDENANZA QUE DEFINE LA TARIFA DEL SERVICIO DE TAXI CONVENCIONAL Y EJECUTIVO EN EL CANTÓN LOJA**, fue discutida y aprobada en las sesiones ordinarias del veinte de diciembre del año dos mil catorce y veintidós de enero del año dos mil quince, en primer y segundo debates, respectivamente; siendo aprobado su texto en la última fecha; el mismo que es enviado al señor alcalde, Dr. José Bolívar Castillo Vivanco; en tres ejemplares para la sanción u observación correspondiente de conformidad al Artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización. Loja, a los veintiocho días del mes de enero del año dos mil quince.

Dra. Blanca Morocho Riofrío  
**SECRETARIA GENERAL**

**Dr. José Bolívar Castillo Vivanco, ALCALDE DE LOJA.-**

Al tenor del artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, por haberse cumplido el procedimiento establecido en el mencionado Código Orgánico, **SANCIONO** expresamente su texto y dispongo su promulgación para conocimiento del vecindario lojano.- Loja, a los veintiocho días del mes de enero del año dos mil quince.

Dr. José Bolívar Castillo Vivanco  
**ALCALDE DE LOJA**

## Anexo 8

### Uso del taxímetro Comunicación ANT

#### ANT RECUERDA EL USO OBLIGATORIO DEL TAXÍMETRO

Creado en Jueves, 10 [Abril](#) 2014 15:51 [Me gusta](#) [Twitter](#) | [Imprimir](#) | [Correo electrónico](#)

Quito, 10 de [abril](#) de 2014

El Ministerio de [Transporte](#) y Obras Públicas –MTO–, la [Agencia Nacional](#) de Tránsito –ANT– y la Federación Nacional de Taxistas de Ecuador –FEDOTAXI–, desde mediados de 2013, mantuvieron reuniones de socialización con las Uniones Provinciales de Taxis de las 24 provincias del país, en referencia a la implementación de taxímetros en las unidades de servicio de taxi, a nivel nacional.

Concomitantemente, la ANT autorizó la operación de 9 empresas para proveer e instalar los dispositivos a nivel nacional. Actualmente existen 12 empresas para suministrar taxímetros homologados, los que previamente pasaron por las certificaciones del INEN y del SRI.

Desde ese entonces, los dirigentes del taxismo se comprometieron a comunicar a sus agremiados y a instalar hasta el mes de diciembre pasado estos dispositivos.

El 26 de diciembre del 2013 la ANT inicia una campaña masiva, para informar a la ciudadanía sobre el uso correcto del taxímetro; con el objetivo de que los usuarios del servicio y los taxistas estén al tanto de su uso obligatorio. Difundiendo durante dos meses y medio una cña en radios a nivel nacional; así como, se publicaron avisos de prensa y se realizaron actividades alternativas promocionales, socializando la información en varias ciudades del país.

#### PRÓRROGA

El 11 de febrero de 2014, la entonces Directora Ejecutiva de la ANT, ingeniera Paola Carvajal, ofreció una rueda de prensa en la cual confirió una única prórroga de 60 días para la ciudad de Quito para la instalación de taxímetros homologados a nivel nacional.

TWITTER

Tweets por @ANT\_ECUADOR

 **ANT Ecuador**  
@ANT\_ECUADOR

En condiciones de lluvia, aunque sea ligera, es recomendable encender las luces del vehículo

 **CARRO**  
Usen los frenos auxiliares de emergencia.

[Insertar](#) [Ver en Twitter](#)

  
Reportaje Terminal Santa Elena - Agencia Nacional de Tránsito

[Flickr](#)

Anexo 9

Burbujas Luminosas

**Municipio de Loja**

**LETRERO LUMINOSO**

<p>Texto 1: "TAXI"</p> <p>Tipo de letra: Arial Black</p> <p>Color de letra: Negro</p> <p>Fondo: Blanco</p> <p>Estructura: Acrílico con iluminación LED.</p> <p>Sustentación: Fija a la carrocería.</p>	<p>Texto 2: "LIBRE"</p> <p>Tipo de letra: Microgramma Bold</p> <p>Color de letra: Blanco</p> <p>Estructura: Acrílico con iluminación LED.</p> <p>Iluminación frontal: Placa electrónica con arreglo de 6 LEDs rojos con destellos.</p>	<p>Texto 3: "OCUPADO"</p> <p>Tipo de letra: Microgramma Bold</p> <p>Color de letra: Blanco</p> <p>Estructura: Acrílico con iluminación LED.</p> <p>Iluminación frontal: Placa electrónica con arreglo de 6 LEDs verdes.</p> <p>Sustentación: Fija a la carrocería.</p>
--	--	--

**UMIISV/UMTTTSV-L**  
 Oficina Asesora de Operación - Municipio de Loja  
 Balcones y Jefe Asesora Española  
 099-71257060  
 Calle 5ma "M"  
 www.umbm.gov.ec  
 Loja - Ecuador

Ver Ventana Ayuda

**Municipio de Loja**

**FASES DE DESTELLOS DE LUZ ROJA FRONTAL**

**CIRCUITO ELÉCTRICO DE CONEXIÓN DE LETRERO LUMINOSO**

<p><b>LETRERO LUMINOSO</b></p> <p>Texto 1: "TAXI"</p> <p>Tipo de letra: Arial Black</p> <p>Color de letra: Negro</p> <p>Fondo: Blanco</p> <p>Estructura: Acrílico blanco con iluminación LED.</p>	<p>Texto 2: "LIBRE"</p> <p>Tipo de letra: Microgramma Bold</p> <p>Color de letra: Blanco</p> <p>Estructura: Acrílico con iluminación LED.</p> <p>Iluminación frontal: Placa electrónica con arreglo de 6 LEDs rojos con destellos.</p>	<p>Texto 3: "OCUPADO"</p> <p>Tipo de letra: Microgramma Bold</p> <p>Color de letra: Blanco</p> <p>Estructura: Acrílico con iluminación LED.</p> <p>Iluminación frontal: Placa electrónica con arreglo de 6 LEDs verdes.</p> <p>Sustentación: Fija a la carrocería.</p>
---	--	--



**Anexo 10**

**Dirigentes de la Asociación de Cooperativas de Taxis Ejecutivos.**



**Dirigentes de las Cooperativas de Taxis Convencional**



**Entrevista a la Ing. Tania Vásquez, Técnica de la UMTTTSV**



**Anexo 11.**

**PROYECTO DE TESIS**

**a. TEMA:**

**EL SERVICIO TARIFADO “TAXÍMETRO” Y SU IMPACTO EN  
LOS USUARIOS Y TAXISTAS DEL CANTÓN LOJA A PARTIR  
DEL AÑO 2014.**

## **b. PROBLEMÁTICA**

En el año 2013 la Agencia Nacional de Transito dispuso la obligatoriedad del uso del taxímetro a nivel nacional a dentro del servicio de transporte comercial en Taxi, dando cumplimiento a lo que determina La LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, en un plazo de seis meses las cooperativas de taxis del Cantón Loja obtuvieron los taxímetros debidamente homologados por el Servicio de Rentas Internas y calibrados a las tarifas regulares, que disponía la ANT. Es a partir del 11 de Abril del 2014 donde el nuevo sistema del taxímetro comienza a operar y funcionar.

En el Cantón Loja, el Municipio como ente regulador controló la implementación del sistema en las unidades de taxi, en conjunto con la Agencia Nacional de Tránsito trabajaron mancomunadamente para que la aplicación del taxímetro se ejecute de la mejor manera, hasta el momento dicho dispositivo no tiene gran aceptación por parte de los usuarios, ya que los reclamos no faltan, en los diferentes medios de comunicación local se expresa el descontento por el uso del taxímetro. Los usuarios manifiestan que las carreras salen más caras de lo que solían pagar anteriormente, y de igual manera los taxistas exponen que no cubren los costos básicos del transporte.

Los controles realizados por los Agentes civiles de Transito desde el primer día de la implementación del taxímetro, han permitido identificar que ciertos taxistas no usan el dispositivo adecuadamente, a pesar de que la ley establece sanciones a los taxistas, su

utilización aun es limitada, en la actualidad con el frecuente control de los agentes civiles de tránsito, los taxistas aparentemente hacen uso del taxímetro, en determinadas zonas de la Ciudad.

La finalidad del uso del taxímetro es que *“el usuario cancele lo que corresponde por el servicio de una carrera de transporte, este sistema también evita que los costos de las carreras se especulen, donde los usuarios eran los afectados por dicho negociamiento”* manifiesto de Juan Francisco Loaiza, Gerente general del ANT-Loja<sup>10</sup>.

Al cumplir dos años de la aplicación del sistema es necesario realizar una valoración que permita verificar si el taxímetro ha cumplido con todos los objetivos que requiere su uso, y determinar si el mismo ha mejorado la calidad del servicio, los beneficios económicos que ha tenido el usuario como el taxista, y la gestión emprendida por las autoridades para que se brinde un servicio de calidad.

El municipio de Loja hasta la fecha no ha efectuado un análisis de la aplicación del taxímetro, como organismo vigilante y regulador ha realizado varias resoluciones, entre ellas, definir tarifas del servicio e inspeccionar el uso del dispositivo, pero no existe conocimiento de los resultados generados por esta herramienta y con ello establecer la validez del uso de este sistema, y de determinar el porqué de las quejas presentadas

---

<sup>10</sup> Tomado de la entrevista : <http://www.ant.gob.ec/index.php/noticias/666-ant-recuerda-el-uso-obligatorio-del-taximetro>

anteriormente por los usuarios, es por ello que se presenta el siguiente problema a investigar:

**Problema:**

Determinar el impacto que tiene el uso del sistema tarifado “taxímetro” en el servicio de transporte comercial “Taxi” dentro del Cantón Loja, y las mejoras en la calidad del servicio brindado al usuario.

### **c. JUSTIFICACIÓN**

El servicio de transporte comercial en taxi, es un servicio eminentemente público, el cual es brindado por un colectivo de personas que se han organizado como gremio, que les permite laborar y brindar este servicio; el nuevo sistema tarifado (taxímetro), tiene la finalidad que el usuario pague una tarifa justa por este servicio, en muchas provincias del Ecuador este sistema fue insertado con la finalidad de que se regule a dicho gremio que brinda el servicio.

El estudio del **Servicio tarifado “Taxímetro” y su impacto en los usuarios y taxistas del Cantón Loja a partir del año 2014**, se basa en conocer la realidad que vive el usuario, por ser el principal afectado con el uso del dispositivo, la gestión emprendida por las autoridades para regular dicho sistema, las sanciones ejecutorias y resoluciones; es importante manifestar que aunque todo está escrito no se sabe a ciencia cierta si son ejecutados o no.

#### **Académica**

Se justifica académicamente ya que se aplica los conocimientos adquiridos en las aulas universitarias con la finalidad de ayudar a la sociedad por lo tanto es indispensable aportar con conocimientos, que resuelvan los problemas que se presentan en el día a día; el estudio del uso del taxímetro en el Cantón Loja, permitirá establecer la viabilidad, beneficios y el impacto obtenido con su respectivo uso, con la expectativa de que en un futuro sirva de guía para futuras investigaciones.

## **Social**

La justificación social es esencial ya que por años ha existido un término ambiguo que define al taxímetro; en diferentes provincias del Ecuador este dispositivo no es aceptado por la ineficacia que ha presentado este dispositivo; con el cambio reciente en los dispositivos se realiza mejoras que benefician a taxistas y usuarios en efecto es necesario conocer cómo ha modificado la realidad de la población objetivo y la calidad del servicio con el uso del dispositivo dentro del servicio de taxis.

## **Política**

Se justifica políticamente ya que el servicio de transporte comercial en la modalidad de taxi convencional o ejecutivo es catalogado como un servicio de utilidad pública, de interés eminentemente local, cuya planificación, regulación y control está a cargo del Municipio de Loja a través de la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por lo tanto el propósito de este proyecto es examinar la gestión de las autoridades que son las encargadas de vigilar la cuestión en materia, mediante los diferentes acciones que han ejecutado, constatando el cumplimiento cabal de los mismos así como los resultados obtenidos.

## **Económica**

Se justifica económicamente ya que se logrará obtener datos estadísticos, con el fin de conocer la situación económica de la población objetiva es decir comprobar si se cumple el objetivo principal del taxímetro que es pagar una tarifa justa por el servicio



dando un beneficio positivo a los implicados directos por el uso del dispositivo, además como afectado el alza de la tarifa a la economía del usuario.

#### **d. OBJETIVOS:**

##### **General:**

Determinar el impacto de la aplicación del sistema tarifado en el servicio de transporte comercial (Taxis) a usuarios y taxistas del Cantón Loja.

##### **Específicos:**

- ✓ Evaluar el sistema tarifado “Taxímetro” en el servicio de transporte comercial (taxis) en el Cantón Loja.
- ✓ Determinar el impacto del taxímetro en la economía del usuario y taxista del Cantón Loja
- ✓ Examinar la gestión de las autoridades de tránsito para el buen uso y aplicación del taxímetro dentro del Cantón Loja

## **e. MARCO TEÓRICO**

### **1. Conceptos Generales**

#### **Transporte**

Se denomina transporte o transportación (del latín trans, "al otro lado", y portare, "llevar") al traslado de algún lugar a otro algún elemento, en general personas o bienes, pero también un fluido. El transporte es una actividad fundamental dentro del desarrollo de la humanidad (Carlos, 2011).

#### **Sistema de transporte-componentes.-**

Para lograr llevar a cabo la acción del transporte se requiere varios elementos, que interactúan entre sí:

- Una infraestructura en la cual se lleva físicamente la actividad, por ejemplo las vías para el transporte terrestre, ductos para el transporte de hidrocarburos, cables para el transporte de electricidad, canales para la navegación en continente, aeródromos para el transporte aéreo, etc.
- Un vehículo que permita el traslado rápido. Solo para el caso del transporte de peatones no se requiere un vehículo. Ejemplos de vehículos son la bicicleta, la motocicleta, el automóvil, el autobús, el barco, el avión, etc.
- Un operador o conductor de transporte, que hace referencia a la persona que conduce o guía el vehículo y servicios que permiten que la actividad se lleve a

cabo de forma segura, como semáforos, señales de tránsito, reglamentaciones, ordenamiento vial, etc.

## **2. *Transporte terrestre automotor***

Según el art. 46 de la ley Orgánica de Transporte terrestre, tránsito y seguridad vial del Ecuador

“El transporte terrestre automotor es un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado, que consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de un lugar a otro, haciendo uso del sistema vial nacional, terminales terrestres y centros de transferencia de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano. Su organización es un elemento fundamental contra la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social del país, interconectado con la red vial internacional.”

La misma ley en su artículo 47 prescribe que: “El transporte terrestre de personas y bienes responderá a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad y tarifas equitativas”.

## **3. *Clasificación del transporte terrestre automotor***

El transporte puede ser clasificado de varias maneras de forma simultánea. Por ejemplo, referente al tipo de viaje, al tipo de elemento transportado o al acceso, al ámbito donde operan.

El transporte de pasajeros consiste en llevar o trasladar de un lugar a otro a personas brindándoles comodidad, confort, seguridad y en un tiempo prudencial. Generalmente se clasifica en: transporte público y el transporte privado.

El transporte de carga es la forma de llevar de un lugar a otro, carga o bienes. Asociado al transporte de carga se tiene la logística que consiste en colocar los productos de importancia en el momento preciso y en el destino deseado

### **3.1. En relación al ámbito donde operan podemos tener:**

- a) Servicio de Transporte Urbano: Se presta al interior de las cabeceras cantonales. El Perímetro urbano de un cantón, según sea el caso para el servicio de transporte, será determinado por las Comisiones Provinciales en coordinación con las Municipalidades; o por los Municipios que administren las competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Será responsable de este registro la Comisión Provincial en donde se preste el servicio, o el Municipio que haya asumido la competencia.
- b) Servicio de Transporte Intraprovincial: Se presta dentro de los límites provinciales pudiendo o no hacerlo entre cantones y parroquias. Será responsable de este registro la Comisión Provincial respectiva en donde se preste el servicio;
- c) Servicio de Transporte Interprovincial: Se presta dentro de los límites del territorio nacional. Será responsable de este registro la Comisión Nacional.

d) Servicio de Transporte Internacional: Se presta fuera de los límites del país, teniendo como origen el territorio nacional y como destino un país extranjero o viceversa; para la prestación de este servicio, se observará lo dispuesto por la Comisión Nacional y la normativa internacional vigente que la República del Ecuador haya suscrito y ratificado

### **3.2. Ley de Transporte Tránsito y Seguridad vial**

La Ley de Transporte Tránsito y Seguridad Vial expone la clasificación que se da dentro del transporte terrestre es la siguiente:

- Publico
- Comercial
- Por cuenta propia

Art 48.-El Estado garantizará la prestación del servicio de transporte público, definido como aquel que moviliza en forma colectiva y/o masiva, personas y bienes, dentro del territorio nacional, haciendo uso del parque automotor ecuatoriano y sujeto a una contraprestación económica.

Art 53.-Se denomina servicio de transporte comercial al que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá

de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento.

Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, **taxis**, carga liviana, mixto y turístico, los cuales serán prestados únicamente por empresas autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Agencia Nacional.

### **3.3 Transporte comercial**

El transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicadas en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega de bienes. El transporte comercial de personas se clasifica como servicio de pasajeros y el de bienes como servicio de mercancía.<sup>11</sup>

En el artículo 54 de la LOTTTSV señala el transporte por cuenta propia “es un servicio que satisface necesidades de movilización de personas o bienes, dentro del ámbito de las actividades comerciales exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas, mediante el uso de su propio vehículo o flota privada. Requerirá de una autorización, en los términos establecidos en ley y su reglamento”. No se incluye en esta clase el servicio particular, personal o familiar.

## **4. Transporte privado**

Transporte privado es el término que comúnmente se utiliza para referirse a los

---

<sup>11</sup> <http://www.ecured.cu/Transporte>

servicios de transporte que no están abiertos o disponibles para el público en general.

Medios que están dentro del transporte privado:

- ▣ Taxis
- ▣ Bicicleta
- ▣ Caminata
- ▣ Automóvil
- ▣ Motocicleta
- ▣ Corriendo

## 5. Taxi:

El taxi es un vehículo de alquiler con conductor (taxista) que se utiliza en el servicio de transporte de uno o un grupo pequeño de pasajeros por contrato, a diferencia de los tipos de transporte público, como son las líneas del metro, tranvía o del autobús, el servicio ofrecido por el taxi se caracteriza por ser puerta a puerta.

La presencia del **taxímetro** constituye la característica especial de estos vehículos, cuya utilización depende, precisamente, del pago, según tarifas preestablecidas, de una cantidad, en relación con el trayecto recorrido o con el tipo de ocupación.

En el Cantón Loja existen dos tipos de taxis los convencionales y ejecutivos:

- a) Convencionales.- Consiste en el traslado de personas desde un lugar a otro dentro del ámbito urbano autorizado para su operación, en vehículos automotores



aconditionados para el transporte de personas, con capacidad de hasta cinco pasajeros, incluido el conductor y controlado para su cobro por el taxímetro.

b) Ejecutivos.- Consiste en el traslado de personas desde un lugar a otro, dentro del ámbito urbano autorizado para su operación, en vehículos automotores acondicionados para prestar el servicio de viajes especiales, mediante la petición del servicio al centro de llamadas, con autorización para la ocupación temporal de la vía pública, y controlado para su cobro por taxímetro.

### **5.1. Taxímetro:**

Es un aparato electrónico, con microprocesadores, que registra los kilómetros que recorren los vehículos. Posteriormente, dicha distancia, de acuerdo con la programación establecida, se transforma en dólares.

## **6. Competencia de Transporte a los Gad's Municipales<sup>12</sup>**

El Consejo Nacional de Competencias estableció el traspaso de competencias de la ANT a los Gad's Municipales en materia de transporte según la resolución 006, y en concordancia a las diferentes leyes que establecían lo siguiente:

El Art. 264, numeral 6 de la Constitución establece: los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

---

<sup>12</sup> El Consejo Nacional de Competencias (CNC), traspasó las competencias de transporte.

“Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”.

De acuerdo al Art. 30.5 de la Ley de Tránsito, la fijación de tarifas de transporte urbano y taxis convencionales es competencia de los 221 municipios que asumen las competencias de tránsito independientemente del modelo de gestión al que pertenezcan.

**Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización,  
COOTAD:**

Art. 125.- Nuevas competencias constitucionales.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados son titulares de las nuevas competencias exclusivas constitucionales, las cuales se asumirán e implementarán de manera progresiva conforme lo determine el Consejo Nacional de Competencias.

Art. 55.- Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal.- Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:  
literal f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal;

Art. 130.- Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte.- El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma:

A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal.

La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del tramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia.

## **7. Políticas Públicas**

Son un curso de acción y flujo de información relacionado con un objetivo público, definido en forma democrática, las que son desarrollados por el sector público, y frecuentemente con la participación del sector privado (Lanera E., 2008).

### **7.1. Etapas del proceso de políticas públicas**

Las etapas de las políticas públicas son las siguientes:

- Agenda Política
- Formulación de política
- Proceso de decisión
- Implementación
- Evaluación

Janet Kelly, propone una clasificación diferente en la cual menciona seis pasos por las que transita el proceso de las políticas públicas:

- i) La identificación de un problema;
- ii) la puesta en agenda;
- iii) formulación de la política correspondiente;
- iv) la aprobación de legislación o reglamentos para su implementación;
- v) la implementación [y gestión] de la política por los funcionarios o ejecutores; y
- vi) la evaluación de los resultados [y monitoreo]. (J. Kelly, 2003: 63)

## **7.2. Tipología de la Política Pública**

La tipología considerada como clásica en la ciencia política de J. Lodi (1964-1972), citado por Alejo Vargas Velásquez, sostiene que toda política pública traduce una voluntad manifiesta o implícita del gobernante, de influenciar la conducta de la acción de los individuos ya sea directa o coactivamente sobre el sujeto o, al contrario, de una manera indirecta o suave, manejando básicamente el parámetro coerción, este autor<sup>13</sup> nos propone la siguiente clasificación:

- i) Las políticas distributivas, hacen relación al suministro directo de servicios públicos a los ciudadanos: servicios sociales, educación, medios de información;

---

<sup>13</sup> Alejo Vargas Velásquez, en Notas sobre el estado y las políticas públicas, Bogotá, Almudena Editores, 1999, pp. 64-70

- ii) Las políticas de gasto público o infraestructura, se refieren a la creación de condiciones materiales generales para la producción: obras públicas, desarrollo regional;
- iii) Las políticas redistributivas, conciernen típicamente a las transferencias de ingresos de los ciudadanos, a las empresas, a las asociaciones o a las colectividades locales; y,
- iv) las políticas reguladoras o reglamentarias, son las que apuntan esencialmente al orden público.

Para André Roth (2007) las políticas públicas se pueden clasificar en tres grandes categorías:

- i. políticas públicas hegemónicas, aquellas que reflejan con claridad los intereses fundamentales del conjunto de sectores en el poder y que generalmente no son negociables;
- ii. políticas públicas transaccionales como producto o reflejo de los acuerdos entre los sectores en el poder y otros grupos sociales o políticos; y,
- iii. políticas públicas de dominación, aquellas orientadas a las clases subordinadas de la sociedad y pueden ser políticas públicas de marginación, de neutralización, de cooptación o represión. (A. Roth, 2006: 44)

Dentro de las políticas públicas transaccional tenemos la Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Transito Y Seguridad Vial

## **8. Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Transito Y Seguridad Vial**

La ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

### **8.1. LA ORDENANZA QUE DEFINE LA TARIFA DEL SERVICIO DE TAXI CONVENCIONAL Y EJECUTIVO EN EL CANTÓN LOJA**

Artículo 1.- Es obligatorio el uso del taxímetro, para lo cual, todo vehículo autorizado a brindar el servicio de taxi convencional o ejecutivo, deberá instalar y mantener conectado el taxímetro con la burbuja homologada por la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (Letrero luminoso que se debe colocar en la parte superior de los vehículos del servicio de transporte comercial en la modalidad de taxi), la que indicará a través de un sistema de iluminación, que el vehículo tiene o no encendido el taxímetro cuando se encuentra circulando con pasajeros (luz verde) y sin pasajeros (luz roja titilante).

Artículo 2.- La tarifa del servicio de taxi convencional y ejecutivo durante el día se define de la siguiente manera:

- Tarifa mínima: USD \$ 1.25 (Un dólar con veinticinco centavos).

- Arranque: USD \$ 0.40 (Cuarenta centavos de dólar).
- Kilómetro recorrido: USD \$ 0.28 (Veintiocho centavos de dólar).
- Minuto de espera: USD \$ 0.07 (Siete centavos de dólar).

El taxímetro se programará de tal manera que la tarifa durante el día se active a partir de las 06h00 y concluya a las 20h00.

Artículo 3.- La tarifa del servicio de taxi convencional y ejecutivo durante la noche es la siguiente:

- Tarifa mínima: USD \$ 1.40 (Un dólar con cuarenta centavos).
- Arranque: USD \$ 0.50 (Cincuenta centavos de dólar).
- Kilómetro recorrido: USD \$ 0.30 (Treinta centavos de dólar).
- Minuto de espera: USD \$ 0.08 (Ocho centavos de dólar).

El taxímetro se programará de tal manera que la tarifa durante la noche se active a partir de las 20h01 hasta las 05h59 del día siguiente.

Artículo 4.- Los conductores que no utilicen el taxímetro tendrán una sanción de conformidad al artículo 390 del Código Orgánico Integral Penal de la República del Ecuador, para lo cual la burbuja deberá mantener encendida la luz verde cuando el vehículo se encuentre con pasajeros.

Artículo 5.- El conductor o propietario del vehículo que circule sin tener encendida la luz roja titilante de la burbuja cuando el vehículo se encuentra sin pasajeros, tendrá una sanción correspondiente al 50% de un Salario Básico Unificado del Trabajador en General.

## **8.2. DISPOSICIONES TRANSITORIAS:**

1. Las tarifas expuestas en la presente ordenanza entrarán en vigencia una vez que el 100% de la flota de taxis adecúe el funcionamiento del taxímetro, con la burbuja homologada por la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

2. La Unión Provincial de Cooperativas de Taxis de Loja y la Asociación de Taxis Ejecutivos de Loja presentarán un plan anual de mejoras, en la calidad del servicio y/o en equipamiento tecnológico a la Unidad Municipal de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial, ente que verificará el cumplimiento del mismo.

## **9. Sanciones**

El artículo 390 del Código Orgánico Integral Penal que trata sobre las contravenciones de tránsito de quinta clase manifiesta de conformidad al literal i), que “la o el conductor de un taxi, que no utilice el taxímetro las veinticuatro horas, altere su funcionamiento o no lo ubique en un lugar visible al usuario“, será sancionado con una multa equivalente al quince por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de cuatro punto cinco puntos en su licencia de conducir.

## **f. METODOLOGÍA**

Para recolectar información disponible sobre la aplicación del taxímetro en el cantón Loja se recurrirá a los siguientes métodos, que serán de fácil ayuda para desarrollar el presente trabajo investigativo.



## MÉTODOS

### Método Científico.

“El método científico se utilizará para determinar el escenario donde interactúan los objetos de estudio, conocer los fenómenos y las leyes que determinan las relaciones entre unos y otros de esta manera los conocimientos obtenidos, aplicarlos a la realidad actual.

Esta metodología ira acompañada con una investigación de campo, ya que será necesario interactuar con los objetos de estudio para conocer la realidad de los mismos en cuanto a la aplicación del taxímetro y los efectos causados por la aplicación del mismo, sin ello será imposible llegar a la lógica que conduce al conocimiento científico.

El método **deductivo**, parte de ordenar las relaciones de los diversos actores desde un punto de vista universal, tratando de extraer conclusiones desde la acumulación de datos particulares. En la investigación se observará y registrará los hechos más importantes del objeto de estudio, para luego analizar y clasificar, de esta manera se obtendrá una derivación deductiva a partir de los hechos.

Las situaciones, fenómenos, proceso o hecho social que se dan entre las diferentes variables del trabajo investigativo y así formular, una hipótesis precisa en base al **método descriptivo** el cual será utilizado para definir, clasificar y caracterizar a los objetos de estudio.

De la misma manera el método **Analítico-Sintético** recogerá los resultados de las diferentes acontecimientos que se registren en el proceso investigativo para analizarlos y agruparlos en uno solo y tener una mayor comprensión de los problemas que se den con la aplicación del taxímetro.

**f.2. Las técnicas** a utilizar serán las siguientes:

**Observación:** Es una técnica que consiste en observar atentamente el fenómeno, hecho o caso, tomar información y registrarla para su posterior análisis. La observación es un elemento fundamental de todo proceso investigativo; en ella se apoya el investigador para obtener el mayor número de datos” (WILSON 2000).Es directa cuando el investigador se pone en contacto personalmente con el hecho o fenómeno que trata de investigar. Es indirecta cuando el investigador entra en conocimiento del hecho o fenómeno observando a través de las observaciones realizadas anteriormente por otra persona.

Esta técnica me será de gran utilidad para la elaboración del diagnóstico, será una observación directa ya que la intención es conocer directamente como es el uso del taxímetro para determinar aspectos claves como el análisis interno y externo del servicio; también la observación me ayudará a tener una idea de cómo es el accionar del taxista en cuanto a la prestación de servicios que ofrece, en conclusión la observación permite conocer la realidad mediante la percepción directa de los objetos y fenómenos

**La encuesta:** es una investigación realizada sobre una muestra de sujetos representativa de un colectivo más amplio, utilizando procedimientos estandarizados de interrogación con intención de obtener mediciones cuantitativas de una gran variedad de características objetivas y subjetivas de la población objetivo, esta técnica me servirá para obtener información de la población objetivo (usuario) y los efectos que se ha tenido con el uso el taxímetro.

**La entrevista:** Es una técnica para obtener datos que consisten en un diálogo entre dos personas: El entrevistador "investigador" y el entrevistado; se realiza con el fin de obtener información de parte de este, que es, por lo general, una persona entendida en la materia de la investigación.

Las entrevistas van a ir dirigidas a los presidentes de las cooperativas de taxis convencional y ejecutivo respectivamente: Sr. Fidel Mendieta León en calidad de Presidente de la Unión Provincial de Cooperativas de Taxis de Loja y el Sr. Pasaca Presidente de la Compañías de Taxis Ejecutivos

Entrevistas a las autoridades respectivas de transito: Ing. Tania Vásquez Romero. Técnica de la UAITTTSV, el Ing. Wilson Jaramillo director de la Unidad Municipal de Transito de Loja; Juan Francisco Loaiza, director provincial de la ANT, y el Tinte. Coronel. Hugo Chacón.

## Calculo Muestral

En el cantón Loja según la información obtenida del INEC del censo nacional del 2010, se contaba con una población de 214.855 habitantes, de los cuales se ha estimado un crecimiento poblacional de 318 075 al 2015, aplicando su tasa de crecimiento del 2,65%; de dicha población se realizó una discriminación, donde se tomó a la población comprendida desde los 16 hasta los 65 años, dando un total del 123.089,24 dicha cifra fue tomada como referencia para aplicar el cálculo muestral en la que resulto un total de 379 encuestas dirigidas a los usuarios del servicio del transporte comercial en Taxi los cuales brindarán una opinión más acertada de qué manera ha afectado en la economía el uso del taxímetro.

**Calculo de la Población:** a través de proyecciones poblacionales.

### Datos:

N° de habitantes del Cantón Loja

$$P_i = 108.001^{14}$$

$$\text{Tasa de crecimiento poblacional} = 2,65\%^{15}$$

n= tiempo

$$P_{i+n} = P_i(1 + T_c)^n$$

$$P_{i+n} = 108001(1 + 0.0265)^5$$

$$P_{i+n} = 108001(1.0265)^5$$

$$P_{i+n} = 123.089,94$$

---

<sup>14</sup> Población comprendida de los habitantes del Cantón Loja comprendidos entre los 16 a 65 años de edad

<sup>15</sup> Tasa de crecimiento poblacional, según el censo 2010.

Edad	Casos 2010	Tasa de Crecimiento	Proyección 2011	Proyección 2012	Proyección 2013	Proyección 2014	Proyección 2015
16-65	108001	2,65%	110863	113801	116817	119912	123089,94

**Datos:**

N: 123089,24 habitantes

Z= nivel de confianza= 1.96

$\sigma$ = probabilidad positiva= 50%

z= Posibilidades finitas= 50%

e= límite de error=0.05

$$n = \frac{N \sigma^2 z^2}{e^2(N - 1) + \sigma^2 z^2}$$

$$n = \frac{123089,94 * 0.5^2 * 1.96^2}{0.05^2(123089,94 - 1) + 0.5^2 * 1.96^2}$$

$$n = \frac{118215,57}{307,7206 + 4.0916}$$

$$n = \frac{118215,57}{311,8122}$$

$$n = 379,1221$$

**g. CRONOGRAMA**

TIEMPO DE DURACIÓN DEL PROYECTO																								
ACTIVIDADES DEL PROYECTO	Marzo				Abril				Mayo				Junio				Julio				Agosto			
	Semana				Semana				Semana				Semana				Semana				Semana			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Identificar problemas			x																					
Seleccionar Tema				x																				
Revisión de la bibliografía					x	x	x																	
Recolección de información secundaria								x																
Elaboración del proyecto de tesis							x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				
Elaboración de la problemática									x	x	x													
Elaboración de los objetivos											x	x												
Elaboración de encuestas												x	x											
Aplicación de encuestas y entrevistas															x	x								
Análisis de los datos obtenidos																x	x	x						
Elaboración de tablas y diagramas																	x	x						
Informe de los resultados																		x	x					
Elaboración de conclusiones																					x	x		
Elaboración de recomendaciones																					x			
Correcciones al proyecto de tesis																		x	x	x	x	x	x	
Presentación de la Tesis																								x

#### **h. PRESUPUESTO**

<b>RECURSOS</b>	<b>CANTIDAD</b>	<b>COSTOS</b>
<b>Oficios</b>	20	\$ 50
<b>Impresiones</b>	200	\$ 150
<b>Consultas</b>	20	\$ 75
<b>Movilidad</b>	50	\$ 100
<b>Apuntes diarios</b>		\$10
<b>Internet</b>		\$ 100
<b>Otros Gastos</b>		\$ 50
<b>TOTAL</b>		<b>\$ 485</b>

#### **i. FINANCIAMIENTO**

El financiamiento del proyecto lo cubre el investigador, y todos los gastos que demande la realización del mismo.

## j. BIBLIOGRAFÍA:

- ∇ Mendieta Carlos & Perdomo Jorge.(2008). “*Fundamentos de economía del transporte: teoría, metodología y análisis de política*”. CEDE, tomado de: [http://economia.uniandes.edu.co/investigaciones\\_y\\_publicaciones/CEDE/Publicaciones/libros\\_y\\_otras\\_publicaciones\\_del\\_cede/2008/fundamentos\\_de\\_economia\\_del\\_transporte\\_teor%C3%ADa\\_metodolog%C3%ADa\\_y\\_an%C3%A1lisis\\_de\\_pol%C3%ADtica](http://economia.uniandes.edu.co/investigaciones_y_publicaciones/CEDE/Publicaciones/libros_y_otras_publicaciones_del_cede/2008/fundamentos_de_economia_del_transporte_teor%C3%ADa_metodolog%C3%ADa_y_an%C3%A1lisis_de_pol%C3%ADtica)
- ∇ Federación Nacional de Cooperativas de Transporte de Taxis (2010). *EL SERVICIO EJECUTIVO EN EL TRANSPORTE TERRESTRE ECUATORIANO*. Quito.13 p.
- ∇ Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. Registro Oficial Suplemento 398. (2008).
- ∇ Conduce Ecuador (2008) *Clases de servicio de Transporte Terrestre*. tomado de:  
<file:///D:/Mis%20Datos/Downloads/Conduce%20Ecuador%20%20Clases%20de%20Servicios%20de%20Transporte%20Terrestre.htm>
- ∇ S.A. (2009). *Historia del transporte urbano en Quito*. 20-40 p.
- ∇ GlobeRed. (2012). *Historia del taxímetro*. México, tomado de: <http://taximetroschronosazcapotzalco.globered.com/categoria.asp?idcat=24>
- ∇ Ful-Mar. (2010). *Taxímetro, un instrumento de medición confiable*. Tomado de:  
<http://www.ful-mar.com.ar/es/taximetro.php>
- ∇ El TELEGRAFO; (2014) *Taxímetro debe marcar desde que el pasajero sube al carro*. Guayaquil. 15 de Abril del 2014. Tomado de:  
<http://www.telegrafo.com.ec/noticias/quito/item/hay-3-vias-para-quejarse-por-mal-uso-del-taximetro.html>
- ∇ Telégrafo, (2013). *Taxímetros generan debate entre usuarios y taxistas*. Cuenca .08 de Abril del 2013.
- ∇ El Mercurio. (2013). *En Loja uso del taxímetro, obligatorio desde el 2014*. Loja. 26 de Diciembre del 2013. Tomado de:



[http://www.elmercurio.com.ec/411299-en-loja-uso-del-taximetro-obligatorio-desde-el-2014/#.Vz2B\\_en9JIA](http://www.elmercurio.com.ec/411299-en-loja-uso-del-taximetro-obligatorio-desde-el-2014/#.Vz2B_en9JIA)

- ∇ <http://www.competencias.gob.ec/descentralizacion/competencias/ttsv-competencias>
- ∇ El Telegrafo. (2014). *Ant recibe denuncias por medios electrónicos por el no uso del taxímetro,* tomado de: <http://www.telegrafo.com.ec/noticias/informacion-general/item/ant-recepta-denuncias-via-electronica-por-no-uso-del-taximetro.html>
- ∇ <http://diariocentinel.com.ec/agentes-civiles-cubren-las-24-horas-en-jornadas/>
- ∇ ANT. (2014) *ANT recuerda el uso del taxímetro.* Departamento de Comunicación <http://www.ant.gob.ec/index.php/noticias/666-ant-recuerda-el-uso-obligatorio-del-taximetro#.VKypv9KUeg4>

## TABLA DE CONTENIDOS

<b>PORTADA.....</b>	<b>I</b>
<b>CERTIFICACIÓN .....</b>	<b>II</b>
<b>AUTORÍA .....</b>	<b>III</b>
<b>CARTA DE AUTORIZACIÓN DE TESIS POR PARTE .....</b>	<b>IV</b>
<b>DEDICATORIA .....</b>	<b>V</b>
<b>AGRADECIMIENTO.....</b>	<b>VI</b>
<b>1. TÍTULO .....</b>	<b>1</b>
<b>2. RESUMEN.....</b>	<b>2</b>
<b>SUMMARY.....</b>	<b>4</b>
<b>3. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>5</b>
<b>4. REVISIÓN DE LITERATURA .....</b>	<b>10</b>
5.1 EL TRANSPORTE EN LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR .....	10
5.2 EJERCICIO DE LA COMPETENCIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE .....	11
5.3 CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS .....	12
4.1.1. <i>Transferencia de Competencias.....</i>	<i>12</i>
5.4 LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL (LOTTTSV).....	15
5.5 SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE .....	17
4.1.2. <i>Modalidades de Servicio del Transporte Terrestre en el Ecuador.....</i>	<i>17</i>
5.6 OPERADORA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE TAXIS .....	19
4.1.3. <i>Taxi.....</i>	<i>21</i>
4.1.4. <i>Taxímetro .....</i>	<i>24</i>
5.7 APLICACIÓN DEL USO DEL TAXÍMETRO EN OTRAS CIUDADES .....	27
4.1.5. <i>Tarifas.....</i>	<i>29</i>
5.8 DE LOS PASAJEROS Y PASAJERAS DEL TRANSPORTE COMERCIAL .....	30
5.9 SANCIONES .....	31
4.1.6. <i>Medios e instrumentos para denunciar el mal uso del taxímetro.....</i>	<i>33</i>
5.10 POLÍTICAS PÚBLICAS .....	34
5.11 CICLO DE LA POLÍTICA PÚBLICA .....	35
5.12 EVALUACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS .....	37
4.1.7. <i>Momentos de la Evaluación.....</i>	<i>38</i>
5.13 EVALUACIÓN DE IMPACTO .....	40
4.1.8. <i>Modelos de medición de impacto.....</i>	<i>41</i>
<b>5. MATERIALES Y MÉTODOS .....</b>	<b>43</b>
5.14 MATERIALES .....	43
5.15 MÉTODOS.....	43

5.16	TÉCNICAS.....	45
5.17	POBLACIÓN Y MUESTRA.....	46
<b>6.</b>	<b>RESULTADOS.....</b>	<b>49</b>
5.18	EVALUAR EL SISTEMA TARIFADO “TAXÍMETRO” EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE COMERCIAL (TAXIS) EN EL CANTÓN LOJA .....	49
6.1.1.	<i>La implementación del taxímetro.....</i>	49
5.19	DETERMINAR EL IMPACTO DEL TAXÍMETRO EN LA ECONOMÍA DEL USUARIO Y TAXISTA DEL CANTÓN LOJA.....	56
6.1.2.	<i>Impacto Económico del Taxímetro .....</i>	57
5.20	EXAMINAR LA GESTIÓN DE LAS AUTORIDADES DE TRÁNSITO PARA EL BUEN USO Y APLICACIÓN DEL TAXÍMETRO DENTRO DEL CANTÓN LOJA.....	59
<b>7.</b>	<b>DISCUSIÓN .....</b>	<b>65</b>
5.21	EVALUAR EL SISTEMA TARIFADO “TAXÍMETRO” EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE COMERCIAL (TAXIS) EN EL CANTÓN LOJA .....	65
5.22	DETERMINAR EL IMPACTO DEL TAXÍMETRO EN LA ECONOMÍA DEL USUARIO Y TAXISTA DEL CANTÓN LOJA.....	68
5.23	EXAMINAR LA GESTIÓN DE LAS AUTORIDADES DE TRÁNSITO PARA EL BUEN USO Y APLICACIÓN DEL TAXÍMETRO DENTRO DEL CANTÓN LOJA.....	72
<b>8.</b>	<b>CONCLUSIONES .....</b>	<b>76</b>
<b>9.</b>	<b>RECOMENDACIONES .....</b>	<b>77</b>
<b>10.</b>	<b>BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>78</b>
<b>11.</b>	<b>ANEXOS .....</b>	<b>79</b>
A)	ANEXO 1 .....	79
	<i>Modelo de Encuesta .....</i>	79
	ANEXO 2 .....	82
	ANEXO 3 .....	84
	ANEXO 5 .....	87
	ANEXO 6 .....	89
	ANEXO 8 .....	91
	ANEXO 9 .....	95
	ANEXO 10 .....	101
<b>ANEXO 11.....</b>		<b>103</b>
<b>PROYECTO DE TESIS .....</b>		<b>103</b>
<b>TABLA DE CONTENIDO .....</b>		<b>134</b>
<b>INDICE DE FIGURAS Y TABLAS .....</b>		<b>136</b>

## INDICE DE FIGURAS

Figura Nro. 1: Ciclo de la Políticas Públicas .....	37
Figura Nro. 2: El servicio de Taxis antes de la implementación del taxímetro.....	51
Figura Nro.3. Título: Conoce la función del taxímetro.....	52
Figura N° 4: El taxista usa el taxímetro.....	53
Figura N° 5: Exige el uso del taxímetro .....	53
Figura N° 6: Irregularidades por el uso del taxímetro.....	54
Figura N° 7: Calificación al servicio que oferta el gremio de transportistas de taxis.....	55
Figura N° 8: El incremento de la nueva tarifa es adecuado.....	58
Figura N° 9: Las autoridades le socializaron el uso del taxímetro.....	60
Figura N° 10: Las autoridades le socializaron el incremento de la nueva tarifa.....	61
Figura N° 11: Los controles que realizan los agentes civiles de tránsito.....	63
Figura N° 12: Impacto del taxímetro en el servicio de Taxis.....	70
Figura N° 13: Preguntas tabuladas.....	90
Figura N° 14: Preguntas tabuladas.....	90
Grafica N°15.: Nivel de educación del usuario/o.....	93
Figura. 16: Es usuario del servicio de transporte comercial en Taxi.....	93
Figuras N° 17: Denuncias por las irregularidades en el servicio.....	91
Figura N° 17 : Mejoras en el servicio con el uso del taxímetro.....	92
Figura N° 19: Recomendaciones del usuario a las autoridades.....	93

## TABLAS

Tabla Nro.1: Modelo de Gestión A.....	13
Tabla N° 2: Cooperativas de Taxis Convencional.....	20
Tabla N° 3: Compañías de Taxis Ejecutivos.....	21
Tabla N°4: Tarifas del Servicio de Transporte Comercial definido por la ANT.....	29
Tabla Nro.5: Medios de denuncias.....	33
Tabla N° 6: Proyección de la población del Cantón de Loja.....	47
Tabla N° 7: Listado de irregularidades en el servicio.....	54
Tabla N° 8: En que ha mejorado el Servicio de Taxi.....	56
Tabla 9: Instrumentos para denunciar el incorrecto uso del taxímetro.....	62
Tabla 10: Tabla Comparativa.....	69
Tabla Nro.11: Gastos Operacionales.....	71
Tabla 12: Nuevas tarifas del servicio de taxis según la Ordenanza Municipal.....	74

## ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Taxis Convencionales.....	22
Ilustración 2: taxis Ejecutivos.....	23
Ilustración 3: Taxímetro con facturador homologado por la ANT y el SRI.....	26