



Daniela Chacón Arias
 CONCEJAL DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

2018-118312

Oficio No. 0316-DCHA-DMQ-18
 Quito, 06 de agosto de 2018

Abogado
 Diego Cevallos
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
 Presente. -

Asunto: Entrega proyecto de Ordenanza

De mi consideración:

Acorde a las atribuciones que me son inherentes en mi calidad de Concejala del Distrito Metropolitano de Quito, constantes en el artículo 88, literal b) del Código Orgánico de Ordenamiento Territorial Autonomía y Descentralización, sírvase encontrar adjunto a la presente el proyecto de **"ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA A LA ORDENANZA 177 SANCIONADA EL 18 DE JULIO DE 2017 Y A LA ORDENANZA REFORMATORIA 195 SANCIONADA EL 22 DE DICIEMBRE DE 2017 QUE REFORMAN A LA ORDENANZA METROPOLITANA SUSTITUTIVA DE LA ORDENANZA METROPOLITANA NO. 047, SANCIONADA EL 15 DE ABRIL DEL 2011, REFORMADA MEDIANTE ORDENANZA METROPOLITANA 0339 SANCIONADA EL 08 DE ENERO DEL 2013, REFORMATOAS A LA ORDENANZA METROPOLITANA NO. 247, SANCIONADA EL 11 DE ENERO DEL 2008, QUE ESTABLECE EL RÉGIMEN ADMINISTRATIVO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TAXI EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO PARA GARANTIZAR UN PROCESO DE REGULARIZACIÓN TRANSPARENTE"**, particular que pongo en su conocimiento para siga el trámite correspondiente de conformidad con la normativa nacional y metropolitana.

Atentamente,

Daniela Chacón Arias
CONCEJAL
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

QUITO SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO
 ALCALDÍA **RECEPCIÓN**

Fecha: **06 AGO 2018** Hora **12:12**
 Nº. HOJAS **- 16 Hojas -**
 Recibido por: **KC**

ACCIÓN	RESPONSABLE	FECHA	SUMILLA
Aprobación	DChacón	03-08-2018	
Revisión	AArmijos	03-08-2018	
Elaboración	RMera	03-08-2018	

c.c.

Concejales Metropolitanos

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Municipio de Quito, dando cumplimiento al mandato y el plazo previsto en el artículo innumerado (21) de la Ordenanza Metropolitana No. 047, sancionada el 15 de abril del 2011, cumplió con su deber de determinar la oferta y demanda actual del servicio de transporte comercial en taxi.

El estudio realizado por GSP y Propraxis, fue acogido por la Secretaría de Movilidad recomendando se disponga reaperturar los trámites tendientes a la obtención de informes previos de constitución jurídica de nuevas operadoras de transporte en taxi, emisión de títulos habilitantes e incremento de cupo, según corresponda, que permita cubrir la demanda insatisfecha que corresponde a un total de ocho mil seiscientos noventa y tres (8693) unidades vehiculares que serán destinadas a la prestación del servicio de taxi en sus distintas clases y subclases.

Tras la apertura del proceso de regularización, después de la primera fase, la Agencia Metropolitana de Tránsito pone en conocimiento al Alcalde Metropolitano que mediante Informe Técnico No. AMT-DRAV-2017-0985 que en su parte pertinente dice:

“La cantidad de “Solicitudes Iniciales” recibidas en la Etapa 1, ascendió a un número aproximado de 17.700, cantidad que superó la expectativa que se había planificado originalmente, teniendo en consideración que la Línea Base determinada en el Estudio de Necesidad realizado por la Secretaría de Movilidad contaba con un total de registros de 13.323 personas;(...)

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

En el mismo informe la Agencia Metropolitana de Control, expresa:

“Bajo el análisis determinado anteriormente y una vez que se concluya con la totalidad de la validación de la información entregada, se deberá proceder a la actividad 2 de esta etapa, denominada “Determinación del Orden de Prelación” y dando cumplimiento a lo descrito en la Ordenanza Metropolitana No. 177 y el Instructivo creado para la ejecución de la misma que dice: “Los INFORMES MOTIVADOS que resulten favorables serán emitidos en el número máximo de la oferta determinada en la Disposición Transitoria Sexta”; es decir, ocho mil seiscientos noventa

y tres (8693), y, se deberá emitir "Informes Negativos" a todos los aplicantes que, a pesar de haber cumplido con todos los requisitos documentales previstos en la etapa de recepción de información, se encuentren dentro del Orden Prelación 11 y 12 debido a que la Ordenanza limita la cantidad de Informes de Idoneidad a entregar acorde a la cantidad de unidades requeridas para la ciudad en el DMQ, según lo determinó el Estudio de Necesidad (Oferta/Demanda) contratado por la Secretaría de Movilidad. Como resultado de esto, aproximadamente a 1.650 personas idóneas, se negaría la posibilidad de que acceda a la obtención del permiso de Operación."

Desconociendo los resultados producto de la Consultoría contratada, la Agencia Metropolitana de Tránsito expresa que existirán 1650 personas, no podrían obtener sus informes de idoneidad. En este sentido mediante Ordenanza 195, reformando la Ordenanza 177 se contempló que: *"Los informes que resulten favorables serán emitidos conforme al número exacto de Aplicantes que demostraron su idoneidad bajo el cumplimiento de las condiciones dispuestas en los incisos precedentes, cuyo detalle estará contenido en el respectivo informe emitido por la Agencia Metropolitana de Tránsito "*. Esto ampliaba el número de informes de idoneidad a 10.270 aplicantes.

Adicionalmente, con la aprobación de la Ordenanza 177, mediante Resolución del Concejo Metropolitano signada con el número C-232 de 13 de julio del 2017, se resolvió conformar una Comisión Especial para vigilar el proceso de asignación de cupos para la oferta del servicio de transporte terrestre comercial en taxi en el Distrito Metropolitano de Quito. Esta comisión tiene como objetivo vigilar el proceso de asignación de cupos para la oferta del servicio de transporte terrestre comercial en taxi, aprobado mediante Ordenanza Metropolitana No. 177 y 195.

En su informe de análisis del proceso de regularización la referida Comisión presenta las siguientes observaciones:

OBSERVACIÓN 3: NO EXISTIÓ ETAPA DE CONVALIDACIÓN

3. De los oficios presentados por parte de los aplicantes, ante la Presidencia de la Comisión Especial, se evidencia que la Agencia Metropolitana de Tránsito, no permitió que éstos puedan acogerse a una etapa de convalidación, debido a que la misma se omitió en el instructivo y se les dio como única opción, en caso de tener resoluciones negativas, la presentación de recursos administrativos; por lo que se puede presumir que se emitieron los informes sin permitir corregir errores que el aplicante pudo haber cometido.

OBSERVACIÓN 4: SOLICITUDES DE DOCUMENTOS QUE REPOSAN EN LA MISMA MUNICIPALIDAD

4. De los oficios presentados ante la Presidencia, por parte de los aplicantes y de lo manifestado en las comisiones generales de la Comisión Especial, se desprende que

se solicitó a los aplicantes la presentación de requisitos que tenía la misma institución y que no se habría contrastado o validado de forma eficiente la información con los archivos disponibles, de ahí que varios informes NO IDÓNEOS, se corresponden también con documentos que se podían verificar al interno del Municipio.

OBSERVACIÓN 7: CARPETAS CON DOCUMENTOS SIMILARES Y CON CALIFICACIONES DIFERENTES

7. Del análisis del Anexo I, en el numeral 2 del Capítulo II del Instructivo: REQUISITOS, establece que: "Durante la recepción, la AMT verificará que el aplicante ha presentado todos los requisitos documentales indicados". Sin embargo, varios aplicantes fueron calificados como NO IDÓNEOS, por falta de documentos, lo que podría significar que no se verificó la información al momento de ingresarlos, incumpliendo el mismo mandato del instructivo.

OBSERVACIÓN 11: DIFERENCIAS DE FECHAS EN EMISIÓN DE INFORMES CON LA ORDENANZA 177 Y SU REFORMATORIA 195.

11. Según se desprende de los oficios y documentos entregados por los aplicantes, para las resoluciones de idóneos y no idóneos, sus informes fueron elaborados con fecha anterior a la reforma de la Ordenanza 177, sin embargo, las notificaciones fueron entregadas a los aplicantes cuando la Ordenanza modificatoria estaba vigente; lo mencionado es verificable en las fechas de elaboración de informes, reforma de la Ordenanza y fecha de notificaciones, lo que lleva a concluir que las notificaciones podrían tener algún error en la aplicación de la norma.

OBSERVACIÓN 14: DOCUMENTOS SIN FOLIAR

14. De las observaciones realizadas por la Comisión, se cumplió con el foliado o numerado de los documentos de cada expediente, con fecha posterior al ingreso de los documentos; sin embargo, lo relacionado a la instalación de cámaras de seguridad en las instalaciones, la elaboración y entrega de folletos informativos a los usuarios y la digitalización de la documentación, que a pesar de lo dispuesto en el instructivo emitido por la Secretaría de Movilidad, no se realizó, esto podría constituir un problema para el proceso, porque al no existir la digitalización de la documentación, no habría prueba de las condiciones en que los documentos fueron presentados por los aplicantes o si estos pudieron haber sido manipulados como manifiestan algunos aplicantes que finalmente resultaron con informes negativos. Debiendo señalar que, al momento de la primera inspección en las instalaciones de la Agencia Metropolitana de Tránsito, las seguridades y el archivo de los documentos de los aplicantes no se encontraban ordenados, numerados ni se contaba con las condiciones que garantizaran la seguridad de los documentos presentados.

Las observaciones citadas, demuestran claramente que el proceso de regularización no se ha realizado con la rigurosidad debida, no existen procedimientos estandarizados lo que torna dudoso al proceso de regularización, no existe la digitalización de los documentos que permitan realizar un proceso de fiscalización que garantice los derechos de los aplicantes y principalmente no exista seguridad jurídica respecto a los aplicantes sobre las actuaciones de la Agencia Metropolitana de Tránsito.

Adicional a esto, se encuentra un proceso judicial llevado a cabo por la Fiscalía General de Pichincha que se encuentra investigando una presunta red de corrupción en el proceso de asignación de cupos de taxi, al cual el Concejo Metropolitano debe dar una respuesta efectiva.

Dentro de este proceso, no puede existir ninguna posibilidad de un acto de corrupción, ya que no solo se pretende cubrir la demanda de taxis en la ciudad, sino que otorgar un marco jurídico a las personas que ofertan el servicio y que dejen de hacerlo al margen de la ley.

Con el objetivo de transparentar el proceso, y eliminar cualquier posibilidad de corrupción es primordial iniciar desde cero (0) el proceso e implementar las medidas que sean necesarias para garantizar un proceso ordenado y libre de vicios. Esta acción es factible debido a que, hasta la presente fecha los actos administrativos emitidos por la Agencia Metropolitana de Tránsito no generan derechos a los aplicantes, ya que únicamente se ha superado un fase del procedimiento de regularización, en este sentido no se puede argumentar una vulneración de derechos. Más aún cuando la disposición tomada por el Concejo Metropolitano de Quito el 10 de mayo de 2018, de contratar una auditoría externa para revisar el proceso de calificación de expedientes idóneos, no ha sido acatada por las entidades municipales obligadas.

El proceso de regularización no debe propender a otorgar cupos a todos los aplicantes, ya que eso lo desnaturaliza. En este sentido el proceso debe estar direccionado específicamente a cubrir la demanda faltante para la ciudad. Y, para eliminar la discrecionalidad en la asignación de cupos en el caso que existan excedan el número de aplicantes idóneos estos deberán ser otorgados mediante sorteo en un proceso público y abierto, que elimine cualquier posibilidad de discrecionalidad.

Por otro lado, es necesario cerrar este círculo vicioso de la regularización, y con esto la generación de expectativas innecesarias a la ciudadanía, por ello, es necesario que este proceso de regularización sea el último que sea llevado a cabo en la ciudad de Quito y que cualquier acción o inversión que se realice en asuntos de movilidad sea para prioriza a peatones, ciclistas y transporte público en atención a la pirámide de movilidad.

ORDENANZA No.

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Vistos los informes No. XX

Considerando:

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

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

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

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

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

Que, el artículo 87 del COOTAD, en su literal a), determina como una de las atribuciones del Concejo Metropolitano el: *"a) Ejercer la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones;"*

Que, el artículo 3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), determina que el Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.

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

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

Que, la LOTTTSV en el primer inciso de su artículo 30.4 señala que: *“Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar”.*

Que, los literales a) y c) del artículo 30.5 de la LOTTTSV establecen que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán como competencias, entre otras, las de: *“a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal;” y, “c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector;”*

Que, el artículo 57 de la LOTTTSV, define al servicio de transporte comercial como aquel que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo, cuya clasificación, entre otros, contempla al servicio de transporte en taxis, el cual debe ser prestado únicamente por operadoras de transporte autorizadas. El inicio final del artículo ibídem señala: *“El servicio de taxis se*

prestará exclusivamente en el área del territorio ecuatoriano, establecido en el permiso de operación respectivo; y, fletado ocasionalmente a cualquier parte del país, estando prohibido establecer rutas y frecuencias."

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

Que, el numeral 2 del artículo 62 del reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, indica que el servicio de transporte terrestre comercial puede ser: *"2. Taxi: Consiste en el traslado de terceras personas a cambio de una contraprestación económica desde un lugar a otro dentro del ámbito intracantonal autorizado para su operación, y excepcionalmente fuera de ese ámbito cuando sea requerido por el pasajero. Se realizará en vehículos automotores autorizados para ese efecto con capacidad de hasta cinco pasajeros incluido el conductor. Deberán cumplir las exigencias definidas en el reglamento específico emitido para el efecto. Además contarán con equipamiento (taxímetros) para el cobro de las tarifas respectivas, durante todo el recorrido y tiempo que fueren utilizados por los pasajeros, los mismos que serán utilizados obligatoriamente a nivel nacional, de tecnología homologada y certificada por la ANT o por los GADs que hayan asumido las competencias, cumpliendo siempre con las regulaciones de carácter nacional emitidas por la ANT de acuerdo a este Reglamento y las normas INEN.*

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

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

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

conveniencia del servicio público y, la necesidad de compatibilizar estas actuaciones con la seguridad de las personas, bienes y el ambiente. (...)

Que, mediante Ordenanza Metropolitana No. 056 sancionada el 27 de abril del 2015, el Concejo Metropolitano determinó los mecanismos para fortalecer la calidad y fijar las tarifas que los usuarios pagarán por la prestación del servicio de transporte comercial en taxi convencional y ejecutivo en el Distrito Metropolitano de Quito.

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

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

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

Que, mediante la Ordenanza 177 se contempló los parámetros para la prestación del servicio de transporte comercial en Taxi para el Distrito Metropolitano de Quito, así como la apertura para el proceso de regularización en atención a los informes emitidos por la Secretaría de Movilidad en atención a las investigaciones realizadas.

Que, mediante la Ordenanza 195 se reformó a la Ordenanza 177 para que se amplíe el número de cupos, desconociendo los informes y consultorías previas contratadas para la

fijación de la oferta y la demanda del servicio de taxis para el Distrito Metropolitano de Quito.

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

Que, mediante Resolución del Concejo Metropolitano signada con el número C-232 de 13 de julio del 2017, se resolvió conformar una Comisión Especial para vigilar el proceso de asignación de cupos para la oferta del servicio de transporte terrestre comercial en taxi en el Distrito Metropolitano de Quito.

Que, la Comisión Especial para vigilar el proceso de asignación de cupos para la oferta del servicio de transporte terrestre comercial de taxi emitió un informe detallando las irregularidades en el proceso.

Que, el jueves 19 de abril la Fiscalía Provincial de Pichincha inicia un proceso de investigación por presuntos actos de asociación ilícita, concusión y enriquecimiento privado no justificado en el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, dentro del proceso de compensación de la calidad del transporte público.

Que, el Concejo Metropolitano no puede determinar ningún tipo de responsabilidad sobre los funcionarios investigados dentro de este proceso llevado a cabo por la Fiscalía Provincial de Pichincha pero debe colaborar con el proceso de investigación con todas las medidas, acciones y entrega de la información dentro del ámbito de sus competencias.

Que, el Concejo Metropolitano en aplicación del artículo 366 del COOTAD considera perjudicial que puedan existir vicios e irregularidades dentro del proceso de regularización afectando la legitimidad de la resoluciones adoptadas por el Concejo Metropolitano y los daños y perjuicios a los administrados y al interés público en la prestación del servicio público de transporte de pasajeros.

Que, el Alcalde Metropolitano incumplió la resolución C- 090 del Concejo Metropolitano, en la cual consta el informe No. IC-2018-109 emitido por la Comisión Especial conformada para vigilar el proceso de asignación de cupos para la oferta del servicio de transporte terrestre comercial en taxi, mismo que en su recomendación quinta establece: "5. Solicitar al Concejo Metropolitano la expedición de una resolución para requerir al Alcalde que de forma inmediata se

contrate una Auditoría Externa de todo el proceso de asignación de cupos de taxis, lo que incluye la emisión de instructivos, reglamentos o resoluciones; procesos de socialización de las condiciones de aplicación al proceso; ingreso de documentación de aplicantes, numeración, digitalización, archivo y custodia de los expedientes de los aplicantes; proceso de verificación y validación; notificación de resultados; fase de impugnación administrativa; revisión del proceso de emisión de informes previos de constitución jurídica; solicitudes de incremento de cupos a operadoras existentes antes y después de la Ordenanza Metropolitana No. 177 y su reforma; emisión de permisos de operación y habilitaciones operacionales."

En ejercicio de la atribución que le confieren los artículos 57, letra a), y 87, letra a), del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, el artículo 8 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito

Expide:

LA ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA A LA ORDENANZA 177 SANCIONADA EL 18 DE JULIO DE 2017 Y A LA ORDENANZA REFORMATORIA 195 SANCIONADA EL 22 DE DICIEMBRE DE 2017 QUE REFORMAN A LA ORDENANZA METROPOLITANA SUSTITUTIVA DE LA ORDENANZA METROPOLITANA NO. 047, SANCIONADA EL 15 DE ABRIL DEL 2011, REFORMADA MEDIANTE ORDENANZA METROPOLITANA 0339 SANCIONADA EL 08 DE ENERO DEL 2013, REFORMATORIAS A LA ORDENANZA METROPOLITANA NO. 247, SANCIONADA EL 11 DE ENERO DEL 2008, QUE ESTABLECE EL RÉGIMEN ADMINISTRATIVO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TAXI EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO PARA GARANTIZAR UN PROCESO DE REGULARIZACIÓN TRANSPARENTE.

Artículo 1.- Déjese sin efecto todas las acciones y actos administrativos emitidos por las entidades de la Administración Municipal competente para la reapertura de los trámites tendientes a la obtención de informes previos de constitución jurídica de nuevas operadoras de taxi, emisión de certificados de idoneidad, emisión de títulos habilitantes e incremento de cupo, dentro del proceso de regularización efectuado en cumplimiento a la disposición transitoria sexta de la Ordenanza Metropolitana 177 sancionada el 18 julio de 2017 y a la Ordenanza Reformatoria 195 sancionada el 22 de diciembre de 2017.

El proceso de regularización deberá iniciar en los plazos y términos establecidos, tras la sanción de la presente ordenanza, asegurando un proceso abierto, transparente y erradicando la discrecionalidad.

Artículo 2.- El proceso de regularización es gratuito en todas sus fases y etapas, salvo los gastos administrativos que deberán ser desembolsados para la obtención del título

habilitante, los mismos que serán publicados y difundidos oportunamente por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito a través de los canales oficiales de comunicación.

Todo pago realizado a funcionarios, operadoras de transporte comercial de taxis, intermediarios, constituye un delito que debe ser denunciado ante la Fiscalía Provincial de Pichincha, y no constituye ningún elemento preferente dentro del proceso de regularización.

Artículo 3.- Refórmese la Disposición Transitoria Sexta de la Ordenanza Metropolitana No. 195, sancionada el 18 de julio de 2017:

Sexta.- Conforme la recomendación constante en los informes técnicos de fechas 09 y 10 de junio del 2017, emitidos por la Secretaría de Movilidad, en relación a los resultados del estudio de oferta y demanda del servicio de transporte terrestre comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito, se dispone a la Agencia Metropolitana de Tránsito, para que en el ejercicio de sus atribuciones, reaperture los trámites tendientes a la obtención de informes previos de constitución jurídica de nuevas operadoras de transporte en taxi, emisión de títulos habilitantes e incremento de cupo, según corresponda, que permita cubrir la demanda insatisfecha que corresponde a un total de ocho mil seiscientos noventa y tres (8693) unidades vehiculares que serán destinadas a la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito.

Para la debida distribución de la oferta del servicio aquí determinada, las personas naturales que hayan venido prestando el servicio de transporte comercial en taxi sin un título habilitante (aplicantes), deberán presentar su solicitud inicial ante la Agencia Metropolitana de Tránsito, debiendo cumplir para el efecto las siguientes condiciones:

1. Tener nacionalidad ecuatoriana, o gozar de los derechos de las y los extranjeros en el Ecuador;
2. Encontrarse al día en las obligaciones ante el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, incluso aquellas derivadas de la suscripción de un convenio de pago.
3. No ser servidora o servidor público o miembro activo de las Fuerzas Armadas o de la Policía Nacional a la fecha de la aplicación.
4. No ser beneficiario de habilitación operacional en cualquier modalidad de transporte, público o comercial, dentro del Distrito Metropolitano de Quito en los últimos cinco años; y,
5. Haber prestado el servicio de transporte comercial en taxi sin un título habilitante y justificarlo documentadamente con cualquiera de las condiciones a continuación detalladas y bajo el siguiente orden de prelación:
 - a. Haber formado parte del proceso de regularización de taxis del Distrito Metropolitano de Quito en el año 2011 sin haber recibido el permiso de operación.

- b. Haber solicitado formalmente ante la Secretaría de Movilidad o Agencia Metropolitana de Tránsito la conformación de una operadora de transporte o la emisión de un título habilitante para la prestación del servicio de taxi, antes del 31 de diciembre del 2014.
- c. Haber venido prestando el servicio de transporte comercial en taxi sin un título habilitante otorgado y justificar con un documento emitido por las autoridades públicas de control de tránsito tal condición antes del 31 de diciembre del 2014. La AMT deberá proveer de esta información a los aplicantes y coordinar con la ANT de ser necesario.
- d. Haber solicitado formalmente ante los organismos de tránsito competentes la habilitación de vehículos eléctricos y/o vehículos que generen cero emisión para la prestación del servicio de taxi, antes del 31 de diciembre del 2014.
- e. Pertener, en calidad de socio o accionista, a una persona jurídica que se encuentre prestando el servicio de transporte terrestre comercial en taxi antes del 31 de diciembre del 2014.
- f. Personas naturales que justifiquen documentadamente la compra de un sistema de despacho de flota o compra de taxímetros antes del 31 de diciembre del 2014, en el que se pueda constatar la identificación de la persona y del vehículo a ser instalado.

La información presentada deberá estar debidamente foliada y sumillada por el aplicante y además entregada en forma digital.

Sólo podrá aplicar una persona natural por cada vehículo a ser destinado al servicio de transporte terrestre comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito.

La revisión de la documentación presentada por los aspirantes deberá realizarse mediante un proceso abierto y público, sujeto a la observancia ciudadana. El procedimiento de revisión podrá contar con observadores que verificarán la calificación de los documentos realizada por la Agencia Metropolitana de Tránsito. Podrán fungir como observadores del proceso las organizaciones sociales que trabajen en procesos de transparencia y control social. En atención al número de observadores, se conformarán las mesas de revisión de los expedientes de cada aplicante y verificación de requisitos. En cada mesa deberá existir al menos un observador, el mismo que suscribirá, conjuntamente con la Agencia Metropolitana de Tránsito, un acta con el número de expedientes idóneos y no idóneos y las razones de la no idoneidad.

Los observadores presentarán su solicitud de participar en el proceso de revisión de expedientes ante Quito Honesto, adjuntando la documentación que acredite

su experiencia de al menos 5 años en procesos de transparencia y control social a nivel nacional o local. La documentación deberá ser presentada dentro de 30 días contados a partir de la sanción de la presente ordenanza. Quito Honesto, en el plazo de 30 días, acreditará a los observadores y remitirá la información a la Agencia Metropolitana de Tránsito para los fines establecidos en esta disposición.

Una vez realizado el proceso abierto y público de revisión de expedientes, la Agencia Metropolitana de Tránsito emitirá los informes motivados que califiquen la idoneidad de los aplicantes que podrán o no acceder a formar parte de una operadora de transporte terrestre en taxi del Distrito Metropolitano de Quito.

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

1. Los aplicantes calificados como idóneos podrán participar en la constitución de una persona jurídica de derecho privado, cooperativa o compañía, que reúna los requisitos determinados en la normativa vigente para la obtención posterior de un Permiso de Operación. Para la constitución jurídica de una operadora de transporte comercial en taxi se requerirá un número mínimo de veinte (20) personas calificadas como idóneas que pasarán a formar parte de la misma en calidad de socios o accionistas, según corresponda.
2. Los Aplicantes calificados como idóneos podrán solicitar el informe jurídico favorable de constitución ante la Agencia Metropolitana de Tránsito, dentro de los plazos, cronogramas y requisitos dispuestos por la Secretaría de Movilidad, el mismo que tendrá una vigencia de sesenta (60) días y cuya prórroga por el mismo plazo, podrá ser solicitada y otorgada por una sola ocasión. Una vez constituida jurídicamente la nueva Operadora, deberán presentar ante la Agencia Metropolitana de Tránsito la solicitud para la emisión de Permiso de Operación correspondiente.

Con el fin de garantizar medidas administrativas que incentiven la economía popular y solidaria, la máxima Autoridad de la Agencia Metropolitana de Tránsito, sus Directivos y personeros, darán atención prioritaria y asesoría en

los trámites de constitución en los cuales los aplicantes manifiesten su voluntad de conformarse en Cooperativas de Transporte en Taxi; o,

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

En el caso que los aplicantes, con certificado de idoneidad, excedan al número de cupos ofertados por la municipalidad, la asignación se realizará mediante sorteo público, en el lugar donde lo contemple la Secretaría de Movilidad. El referido sorteo deberá contar con el acompañamiento de un notario público y con el seguimiento de Quito Honesto.

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

Los aplicantes que no hayan presentado solicitud alguna dentro de este plazo serán excluidos definitivamente del mismo; del número total de vehículos habilitados, la Secretaría de Movilidad remitirá para conocimiento del Concejo Metropolitano un informe con el detalle de las personas naturales que hayan sido beneficiadas a través de la constitución jurídica de nuevas operadoras o por su asociación a una operadora ya existente, respectivamente.

De la misma manera, en caso de existir remanente de la oferta establecida o en su defecto, la Secretaría de Movilidad pondrá en conocimiento del Concejo Metropolitano tal particular para su resolución correspondiente.

Artículo 4.- No se podrá aperturar un nuevo proceso de regularización del servicio comercial de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito. Las acciones tendientes a mejorar la movilidad en la ciudad deberán priorizar las inversiones en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

Disposición General Única:

Los procesos de impugnación deberán ser archivados del proceso iniciado al tenor de la Ordenanza 177 y 195 deberán ser archivados de conformidad con el contenido de la presente Ordenanza.

Disposición Transitoria Única:

El reglamento para regular el proceso de regularización deberá ser realizado por la Agencia Metropolitana de Control y aprobada mediante resolución por el Concejo Metropolitano, previo conocimiento de la Comisión de Movilidad.

Disposición Final

Única. - Esta ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en la gaceta municipal.