

Con Movilidad
agregar expediente
circuito por mail x
circuito a miembros Comisión
(1 día)
29/07/19



Soriano

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
PROCURADURÍA METROPOLITANA

Quito, 26 JUL 2019

Expediente No. 2019-01741
Gdoc No. 2019-101634

Señor abogado
Carlos Alomoto Rosales
**SECRETARIO GENERAL
CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**
En su despacho.-

QUITO SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO
RECEPCIÓN - 31-
FECHA: 26 JUL 2019 HORA: 15:55
Nº HOJA: 1
Recibido por: - 3h.

Señor Secretario:

En relación con su oficio No. 0567, de 17 de julio de 2019, a requerimiento de la Comisión de Movilidad, presento el siguiente criterio jurídico de carácter informativo (el «Informe»):

1 Competencia

1. Emito el Informe con fundamento en lo que dispone el art. 11 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito.

2 Ámbito y objeto

2. El objeto de este Informe es expresar a la Comisión de Movilidad, el criterio de la Procuraduría Metropolitana respecto al siguiente asunto planteado (énfasis añadido):

La Comisión de Movilidad, en Sesión No. 005 Extraordinaria de 11 de julio de 2019, luego de conocer el “Proyecto de ordenanza metropolitana No. 294, sancionada el 05 de febrero de 2019, que reformó a la ordenanza metropolitana No. 232, sancionada el 31 de agosto de 2018 -Cierre del proceso de obtención de informes previos de constitución jurídica de nuevas operadoras, emisión de títulos habilitantes e incremento de cupos del servicio de transporte terrestre comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito”, **RESOLVIÓ:** Solicitar a usted que se emita un informe respecto del texto de Ordenanza en referencia, el mismo que deberá ser remitido a esta comisión en un plazo de ocho (8) días.

3. El Presidente de la Comisión de Movilidad (la «Comisión») remitió, junto con el requerimiento, copias simples del proyecto de ordenanza metropolitana reformativa a la ordenanza metropolitana No. 294, sancionada el 5 de febrero de 2019, que reformó, a su vez, la ordenanza metropolitana No. 232, sancionada el 31 de agosto de 2018 – Cierre del proceso de obtención de informes previos de constitución jurídica de nuevas operadoras, emisión de títulos habilitantes e incremento de cupos del servicio de transporte de taxi del Distrito Metropolitano de Quito (el «Proyecto»).

DM

4. Para atender el pedido de la Comisión, este Informe se refiere a tres asuntos principales en relación con el Proyecto: (i) competencia y procedimiento de elaboración de la norma, (ii) régimen jurídico aplicable; y, (iii) comentarios específicos respecto al contenido de la exposición de motivos, considerandos y articulado.

5. Este criterio tiene una naturaleza meramente informativa, al ser requerido por una autoridad distinta de las establecidas en el art. 1 letra c) de la resolución A-005, del Alcalde Metropolitano.

3 Marco para el análisis jurídico

6. El núm. 6 del art. 264 de la Constitución de la República, en concordancia con el art. 266 ibídem, establece como competencia de los gobiernos de los distritos metropolitanos, la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio.

7. La Constitución de la República, en el art. 266, reconoce el principio de legalidad para la actuación de los entes y órganos que ejercen potestades públicas.

8. Los arts. 84, letra q) y 130 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización («COOTAD»), y 30.4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial («LOTTTSV»), establecen que la planificación regulación y control del tránsito y el transporte terrestre corresponde como al gobierno autónomo metropolitano, dentro de su territorio.

9. A través de Ordenanza Metropolitana 177, de 18 de julio de 2017, el Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito, estableció el régimen administrativo para la prestación del servicio de taxi. La Ordenanza Metropolitana 177 fue reformada por las Ordenanzas (i) No. 195, de 22 de diciembre de 2017; (ii) No. 232, de 31 agosto de 2018; y, (iii) No. 294, de 5 de febrero de 2019.

10. Mediante las Resoluciones (i) C-090, de 10 de mayo de 2018; (ii) C-220, de 20 de agosto de 2018; y, (iii) C-313, de 18 de octubre de 2018, del Concejo Metropolitano, se dispusieron y resolvieron varios asuntos relacionados con el proceso de asignación de cupos para taxis en el Distrito Metropolitano de Quito.

11. El 7 de mayo de 2019, en el Registro Oficial (Edición Especial) No. 902, se publicó la Ordenanza Metropolitana 001, que contiene el Código Municipal.

4 Análisis y criterio jurídico

12. El Proyecto se refiere concretamente al cierre del proceso de obtención de informes previos de constitución jurídica de nuevas operadoras, emisión de títulos habilitantes e incremento de cupos del servicio de transporte terrestre comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito.

13. En ese sentido, como ha quedado anotado, la revisión que se hace del Proyecto se divide en tres asuntos principales: (i) competencia y procedimiento de elaboración de la norma, (ii) régimen jurídico aplicable; y, (iii) comentarios específicos respecto al contenido de la exposición de motivos, considerandos y articulado.

4.1. Competencia y procedimiento para la formación de la norma

14. El art. 226 de la Constitución, reconoce el principio de legalidad para las actuaciones de la administración pública, indicando lo siguiente:

Art. 226.- Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución.

15. De acuerdo con la norma transcrita, las instituciones del Estado y toda persona que actúe en virtud de una potestad estatal ejercerán las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Esta disposición, consagra el principio de legalidad que, con rango constitucional, constituye una garantía para los individuos y la fuente y medida de las potestades públicas. El principio de legalidad es una garantía del goce y ejercicio de los derechos constitucionales, pues toda intervención que no se encuentre autorizada en la ley constituye, en sí mismo, una vulneración ilegítima del espacio reservado a la comunidad y a los individuos.

16. El principio de legalidad, asimismo, es fuente y medida para el ejercicio del poder público, en el sentido de que ninguna persona está habilitada a ejercer autoridad sobre los demás miembros de una comunidad o los individuos si es que no existe una norma que le otorgue esa capacidad y, en cualquier caso, siempre dentro del límite de la competencia asignada.

17. Los arts. 264 núm. 6 y 266 de la Constitución, 84 letra q) y 130 del COOTAD y 30.4 de la LOTTTSV, establecen como competencia del gobierno autónomo metropolitano, la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio. Sobre la base del régimen expuesto, el Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito, tiene competencia sobre la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio.

18. En cuanto al mecanismo de ejercicio de esa competencia, el COOTAD, en la letra a) del art. 87, establece la facultad normativa del gobierno autónomo descentralizado metropolitano en materias de su competencia, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones. El Proyecto sería, luego de cumplir con el procedimiento de formación, una ordenanza.

19. De conformidad con el art. 322 del COOTAD, la aprobación de la Ordenanza, que seguiría al Proyecto, es competencia del Concejo Metropolitano, para lo que seguirá el procedimiento establecido en esa norma y, adicionalmente, la Resolución C-074, de 8 de marzo de 2016, que se refiere al procedimiento para la expedición y aprobación de actos normativos.

4.2. Régimen jurídico aplicable al Proyecto

20. La Ordenanza Metropolitana 247, de 11 de enero de 2008, reguló, entre otros asuntos, la prestación del servicio transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito. La referida ordenanza fue reformada por la 047, de 15 de abril de 2011, que incorporó un título sobre el servicio de taxi en el Distrito y estableció un proceso para su regularización.

DM

21. A través de la Ordenanza 177, de 18 de julio 2017, se sustituyó la Ordenanza 047, de 15 de abril de 2011 y su reforma¹, para implementarse un nuevo proceso para regularización de taxis.

22. La Ordenanza 177 fue reformada por las siguientes Ordenanzas: (i) 0195, de 22 de diciembre de 2017; (ii) 232, de 31 de agosto de 2018; y, (iii) 294, de 5 de febrero de 2019. Adicionalmente, las Resoluciones (i) C-090, de 10 de mayo de 2018; (ii) C-220, de 20 de agosto de 2018; y, (iii) C-313, de 18 de octubre de 2018 se refirieron a asuntos relacionados con el proceso de regularización de taxis.

23. La Ordenanza Metropolitana 001, que contiene el denominado Código Municipal, publicada el 7 de mayo de 2019, en el Registro Oficial (Edición Especial) No. 902, contiene una disposición derogatoria que indica lo siguiente:

Disposición derogatoria.- Deróguense todas las Ordenanzas que se detallan en el cuadro adjunto (Anexo Derogatorias), con excepción de sus disposiciones de carácter transitorio hasta la verificación del efectivo cumplimiento de las mismas; y, sin perjuicio de la continuación de los procedimientos iniciados al amparo de las normas descritas en el anexo derogatorias, hasta su culminación conforme la norma vigente al momento de su inicio.

24. En el Anexo de derogatorias constan expresamente las Ordenanzas: 177, de 18 de julio 2017; 195, de 22 de diciembre de 2017; y, 294, de 5 de febrero de 2019.

25. Las normas de la Ordenanza 177 relativas al servicio de taxi en el Distrito Metropolitano de Quito, fueron recogidas en el Título IV del Libro IV.2 "De la Movilidad" en el Código Municipal, hasta lo atinente al régimen sancionatorio y sin incluir las disposiciones de carácter transitorio relativas al referido proceso de regularización de cupos para taxi.

26. Sobre la base del régimen expuesto, la Ordenanza 294, de 5 de febrero de 2019, se encuentra expresamente derogada, con excepción, según lo dispuesto en la disposición derogatoria del Código Municipal, de sus normas de carácter transitorio (i.e. aquellas relativas al proceso de asignación de cupos para taxi) solamente mientras se verifica su efectivo cumplimiento.

4.3. Observaciones específicas en relación con el texto del Proyecto

27. En este apartado se hacen constar los comentarios específicos respecto al contenido de la exposición de motivos, considerandos y articulado del Proyecto.

28. *Primero*, de conformidad con el art. 322 del COOTAD, los proyectos de ordenanzas, deben referirse a una sola materia y contendrán (i) la exposición de motivos, (ii) el articulado que se proponga, y (iii) la expresión clara de los artículos que se derogan o reforman con la nueva ordenanza. El efecto del incumplimiento de estos requisitos, es que el proyecto no deba ser tramitado. Al respecto debe estimarse:

- (a) El Proyecto se refiere a una sola materia y contiene, en su estructura formal, la exposición de motivos, considerandos y la mención a las normas que se derogan o reforman.
- (b) En la exposición de motivos se hace una descripción cronológica de del proceso de regularización de taxis iniciado con la Ordenanza 177.

¹ La Ordenanza Metropolitana 0047, de 15 de abril de 2011, fue reformada por la Ordenanza 0339, de 8 de enero de 2013

- (c) En los considerandos se indican todos los actos normativos expedidos por diversos órganos del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito, y se hace referencia a las bases constitucionales y legales que sirven de fundamento para la expedición de la ordenanza; y,
- (d) Finalmente, en la disposición derogatoria se indican las disposiciones que se derogan.

29. *Segundo*, por lo expuesto en el apartado 4.2. (Régimen jurídico aplicable), no sería procedente que el título del Proyecto se refiera a una reforma a la Ordenanza No. 294 que, se encuentra derogada por el Código Municipal. Tampoco sería exacto que el art. 1 del Proyecto proponga una reforma a una disposición de la mencionada ordenanza que se encuentra derogada. En las circunstancias de indeterminación de la disposición derogatoria, convendría usar una terminología que permita, con el mayor grado de precisión, identificar la norma a reformarse, sin hacer remisión a una ordenanza derogada. Se recomienda el siguiente lenguaje alternativo:

“Artículo 1.- En atención a lo dispuesto por la disposición derogatoria del Código Municipal, sustitúyase el inciso cuarto de la disposición de carácter transitorio que correspondía al art. 2 de la Ordenanza No. 294, por el siguiente texto: [...]”

30. *Tercero*, respecto a los artículos del Proyecto, se debería considerar específicamente lo siguiente:

- (a) El inciso segundo del art. 1 omite considerar que, además de las disposiciones de autoridad judicial, las autoridades administrativas podrían emitir disposiciones que modifiquen actos administrativos, de conformidad con lo que dispone el art. 173 de la Constitución y el régimen legal de impugnaciones de actos administrativos.
- (b) El art. 2 utiliza la calificación de: “*compañías o cooperativas de taxi*”. Sin embargo, el Código Municipal se refiere a este tipo de entes como: “*Operadoras de transporte en taxi*”, por lo que se sugiere utilizar el lenguaje contenido en la norma. Esta sugerencia es extensible para todo el proyecto.
- (c) El art. 3 utiliza los términos *compañías o cooperativas* para referirse a entes aún no constituidos formalmente, es decir, sin tener su inscripción ante la autoridad competente. Sería recomendable utilizar un lenguaje que indique inequívocamente que se encuentran en proceso de constitución.
- (d) El art. 4 indica que los efectos de informes motivados se extinguirán de manera definitiva, de acuerdo con la norma del núm. 4 del art. 103 del Código Orgánico Administrativo. En realidad, en caso de presentarse las condiciones requeridas, lo que se extingue es el acto administrativo y no sus efectos. Convendría un ajuste en este sentido en el Proyecto.
- (e) De conformidad con el art. 212 de la Constitución, es función de la Contraloría General del Estado, dirigir el sistema de control administrativo, compuesto por: (i) auditoría interna, (ii) auditoría externa, y (iii) el control interno de las entidades del sector público y de las entidades privadas que dispongan de recursos públicos. La solicitud de realización de auditoría interna debe ser efectuada por la máxima autoridad administrativa de la entidad, o el propio Contralor General del Estado, de acuerdo con el art. 14 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado. Se trata de una potestad pública (asignada a la máxima autoridad administrativa) que tiene

fundamento en la ley que no requiere de una disposición adicional (art. 5 del Proyecto).

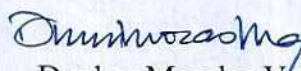
- (f) El art. 8 hace referencia a un informe que presentaría la Secretaría de Movilidad; no obstante, el artículo inmediato menciona un informe que debería ser presentado por la Agencia Metropolitana de Tránsito. Conviene revisar el asunto para aclarar el órgano emisor del informe.
- (g) En relación con la disposición transitoria segunda debe considerarse (i) que la competencia para resolver los recursos de apelación y extraordinario de revisión, contemplados en el Código Orgánico Administrativo, le corresponde a la máxima autoridad administrativa (art. 219 ibídem), que no es la Procuraduría Metropolitana a la cual se le ha delegado la competencia sin perjuicio de la facultad de avocación del Alcalde Metropolitano; y, (ii) los límites temporales para la resolución de los mecanismos de impugnación se encuentran establecidos en el Código Orgánico Administrativo. La disposición transitoria segunda contravendría el art. 234 ibídem en cuanto dispone que el plazo de un mes se contaría desde la presentación del recurso, mientras que la norma legal dispone que ese plazo se cuenta desde la admisión del recurso. Dado que se trata de asuntos reglados a nivel de una ley orgánica no requieren ningún pronunciamiento por vía de ordenanza.
- (h) La disposición derogatoria del Proyecto deberá considerar los efectos que, respecto de las ordenanzas allí mencionadas, ha tenido la disposición derogatoria del Código Municipal.

5 Conclusiones

31. Con base en los fundamentos expuestos, la Procuraduría Metropolitana, respecto al asunto planteado, deja constancia de sus observaciones al texto del Proyecto para su consideración en la Comisión de Movilidad y, de ser el caso, en el Concejo Metropolitano.

32. De conformidad con la Resolución C-074, este informe no es vinculante para el Concejo Metropolitano, al cual le corresponde evaluar la oportunidad mérito y conveniencia de las decisiones que adopte en relación con el Proyecto.

Muy atentamente.


Dunker Morales Vela

PROCURADOR METROPOLITANO



Ejemplar 1: Destinatario

Ejemplar 2: Archivo Procuraduría Metropolitana.

ACCIÓN	RESPONSABLE	SIGLA UNIDAD	FECHA	SUMILLA
Elaboración:	Fernando Rojas Y.	PRO	26/07/2019	<i>FR</i>

Quito DM. 01 AGO 2019
Oficio No. SM-2019-
1808

Asunto: Respuesta Oficio No. 0568

Doctor
Santiago Guarderas Izquierdo
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD
CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO
Presente.-

De mi consideración:

En atención al Oficio No. 0568 de 17 de julio de 2019, contenido en Ticket GDOC No. 2019-101639, a través del cual ha remitido a esta Secretaría de Movilidad el "Proyecto de ordenanza metropolitana reformatoria a la ordenanza metropolitana No. 294, sancionada el 05 de febrero de 2019, que reformó a la ordenanza metropolitana No. 232, sancionada el 31 de agosto de 2018 –Cierre del proceso de obtención de informes previos de constitución jurídica de nuevas operadoras, emisión de títulos habilitantes e incrementos de cupos del servicio de transporte terrestre comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito", con el objeto que esta Secretaría "(...) emita un informe detallado respecto del texto de Ordenanza en referencia (...)", al respecto me permito manifestar lo siguiente:

Con Oficio No. SM-2019-1744 de 26 de julio de 2019, la Secretaría de Movilidad remitió su requerimiento a la Agencia Metropolitana de Tránsito, con la solicitud que: "Al ser competencia de la Agencia Metropolitana de Tránsito el tema antes mencionado, agradeceré remitir en el término de (2) dos días el Informe Técnico correspondiente". Este requerimiento no ha sido atendido hasta la presente fecha.

Mediante Memorando No. SM-AJ-2019-176 de 26 de julio de 2019, la Asesoría Jurídica de esta Secretaría remitió el proyecto de Ordenanza Metropolitana referido a la Dirección Metropolitana de Políticas y Planeamiento de la Movilidad con la finalidad que "Remita el respectivo Informe Técnico, dentro el ámbito de sus competencia el cual deberá estar debidamente motivado".

Con Memorando No. SM-AJ-2019-182 de 31 de julio de 2019, la Asesoría Jurídica de esta Secretaría expidió un informe sobre el proyecto de ordenanza referido, mismo que ha sido acogido por la Secretaría de Movilidad y se remite a usted para los fines que estime pertinentes.

Atentamente;


Lcdo. Guillermo Abad Zamora
SECRETARIO DE MOVILIDAD
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO



Anexo: Memorando No. SM-AJ-2019-182

ACCIÓN	RESPONSABLE	UNIDAD	FECHA	SUMILLA
Elaborado por:	K. Aguirre	AJ	2019-07-31	
Revisado por	W. Altamirano	AJ	2019-07-31	

Ejemplar 1: Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Presidente Comisión de Movilidad, Concejo Metropolitano de Quito
Ejemplar 2: Secretaría de Movilidad

Fecha: 31 JUL 2019 16:15.
Hora:

Nombre:
Firma: **Memorando No. SM-AJ-2019-182**

PARA: Lcdo. Guillermo Abad Zamora
SECRETARIO DE MOVILIDAD

FECHA: 31 de julio de 2019

ASUNTO: Informe proyecto de ordenanza para taxis

*Aprobado
Sector una copia
enviar a despacho del Sr. y
el despacho del Sr. y
Vicealcalde, Sr. y
Sr. Guarderas*

En atención al Oficio No. 0568 de 17 de julio de 2019, contenido en Ticket GDOC No. 2019-101639, suscrito por el Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Presidente de la Comisión de Movilidad del Concejo Metropolitano, a través del cual ha remitido el "Proyecto de ordenanza metropolitana reformativa a la ordenanza metropolitana No. 294, sancionada el 05 de febrero de 2019, que reformó a la ordenanza metropolitana No. 232, sancionada el 31 de agosto de 2018 -Cierre del proceso de obtención de informes previos de constitución jurídica de nuevas operadoras, emisión de títulos habilitantes e incrementos de cupos del servicio de transporte terrestre comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito", con el objeto que esta Secretaría "(...) emita un informe detallado respecto del texto de Ordenanza en referencia (...)", al respecto manifiesto lo siguiente:

I. ANTECEDENTES:

Mediante Memorando No. SM-AJ-2019-176 de 26 de julio de 2019, esta Asesoría Jurídica remitió el proyecto de Ordenanza Metropolitana referido a la Dirección Metropolitana de Políticas y Planeamiento de la Movilidad con la finalidad que "Remita el respectivo Informe Técnico, dentro del ámbito de sus competencia el cual deberá estar debidamente motivado".

Con Oficio No. SM-2019-1744 de 26 de julio de 2019, la Secretaría de Movilidad remitió el requerimiento del señor Concejal Metropolitano a la Agencia Metropolitana de Tránsito, con la solicitud que: "Al ser competencia de la Agencia Metropolitana de Tránsito el tema antes mencionado, agradeceré remitir en el término de (2) dos días el Informe Técnico correspondiente".

II. BASE LEGAL:

• **CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR:**

"**Art. 226.-** Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución."

"**Art. 264.-** Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal."

Art. 266.- Los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias.

En el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas distritales.”

- **CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN – COOTAD:**

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; (...)

f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal; (...).”

Art. 73.- Distritos Metropolitanos Autónomos.- Los distritos metropolitanos autónomos son regímenes especiales de gobierno del nivel cantonal establecidos por consideraciones de concentración demográfica y de conurbación, los cuales ejercerán las competencias atribuidas a los gobiernos municipales y las que puedan ser asumidas, con todos los derechos y obligaciones, de los gobiernos provinciales y regionales.”

Art. 84.- Funciones.- Son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano: (...)

q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio; (...).”

Art. 85.- Competencias Exclusivas del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano.- Los gobiernos autónomos descentralizados de los distritos metropolitanos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que puedan ser asumidas de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que se les asigne.”

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. (...).”

- **LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL –LOTTTSV:**

Art. 30.4.- 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.”

“Art. 30.5.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias:

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; (...)

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; (...)”

- ORDENANZA METROPOLITANA No. 001, CON LA QUE SE EXPIDE EL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, SANCIONADA EL 29 DE MARZO DE 2019

“Artículo 1.2.4.- Nivel de gestión.- El nivel de gestión lo integrarán: en cuanto a la gestión estratégica, la Administración General, la Secretaría responsable de la coordinación territorial y participación ciudadana, y la Agencia Metropolitana de Control; y, en la gestión sectorial, las demás secretarías metropolitanas, en sus respectivas ramas.

Excepto la Administración General, las demás dependencias del nivel de gestión, serán creadas por el Alcalde Metropolitano, mediante resolución.

Las dependencias que integran el nivel de gestión, dentro del ámbito de su competencia, se encargarán de investigar la problemática del Distrito, formular propuestas, políticas, planes y vigilar su cumplimiento”.

- REGLAMENTO A LA LOTTTSV:

“Art. 29.- Sin perjuicio de las competencias reservadas a la Agencia Nacional de Tránsito y a la CTE, los Gobiernos Autónomos Descentralizados ejercerán las competencias en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial señaladas en la Ley, una vez que las asuman de conformidad con el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y demás normas aplicables.”

- RESOLUCIÓN No. A0010 DE FECHA 31 DE MARZO DE 2011

“Artículo 1.- Estructura Orgánica del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.- La estructura orgánica del Municipio del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito está integrada por los siguientes órganos, de conformidad con los niveles previstos en el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito:

1. NIVEL POLÍTICO Y DE DECISIÓN

Decisión Sectorial

- Secretaría de Movilidad

4. NIVEL OPERATIVO, DE EMPRESAS Y UNIDADES ESPECIALES

Las Secretarías coordinarán las actividades y supervisarán desde la perspectiva programática a los siguientes entes del nivel operativo, de empresas y unidades especiales (o a sus sucesores en Derecho), sin perjuicio de los niveles de des concentración y/o autonomía que les hubiere asignado en el acto de su creación: (...).
u

- RESOLUCIÓN No. 006-CNC-2012 DE FECHA 26 DE ABRIL DE 2012:

“Artículo 1.- Transferencia.- 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, en los términos previstos en la presente resolución.”

“Artículo 3.- Modelo de gestión A.- Corresponden a este modelo de gestión, los siguientes gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales:

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO	PROVINCIA
QUITO	PICHINCHA

Estos gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales tendrán a su cargo la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en los términos establecidos en la presente resolución.”

- RESOLUCIÓN No. 003-CNC-2014 DE FECHA 22 DE SEPTIEMBRE DE 2014:

“Artículo 1.- Se ratifica que la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro del territorio cantonal a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, fue transferida de manera obligatoria y definitiva; contemplando modelos de gestión diferenciados y cronogramas de implementación, mediante la Resolución N° 006-CNC-2012 de fecha 26 de abril de 2012, publicada en el Suplemento del Registro Oficial 712 de 29 de mayo de 2012, en cumplimiento del artículo 264 número 6, de la Constitución de la República; por tanto, la competencia no puede ser devuelta ni rechazada por ningún gobierno autónomo descentralizado municipal.”

- RESOLUCIÓN No. C074 DE FECHA 08 DE MARZO DE 2016:

“Artículo 12.- Proponentes de proyectos de ordenanza.- La iniciativa para presentar ordenanzas corresponde a: (i) la alcaldesa o alcalde; (ii) las concejales o concejales, por iniciativa propia o acogiendo iniciativas ciudadanas o de organizaciones sociales; y, (iii) los ciudadanos u organizaciones sociales, directamente, siguiendo el procedimiento legal vigente para la Iniciativa Popular Normativa”

“Artículo 13.- Procedimiento para el tratamiento de ordenanzas.- Para el tratamiento y aprobación de ordenanzas se observará el siguiente procedimiento:

- a) el proponente de la iniciativa remitirá, mediante oficio, el texto propuesto a la Secretaría General del Concejo para que incluya el nombre de la comisión a la que se lo deberá enviar para el procesamiento adecuado. La Secretaría General, luego de verificar el cumplimiento de las formalidades en el texto propuesto y en un plazo máximo de 8 días, enviará formalmente la propuesta al presidente o presidenta de la comisión correspondiente, para su procesamiento.

Para que el texto de la propuesta pueda ser procesado, debe contener una exposición de motivos, los considerandos constitucionales y legales y el articulado con las disposiciones generales, transitorias, reformatorias y derogatorias, según el caso amerite. (...)

- c) una vez acordado un texto definitivo del proyecto de ordenanza, a través de la Secretaría General se solicitará la emisión de los informes técnicos y el informe jurídico que sean menester. Los responsables de las dependencias técnicas y de la Procuraduría o Administración General, dispondrán de un plazo de máximo de 8 días para emitir dichos

informes, que podrá ampliarse, en casos excepcionales, previo pedido debidamente justificado del funcionario responsable. (...)

III. ANÁLISIS Y CRITERIO LEGAL:

La Constitución de la República del Ecuador en su artículo 226 dispone a las instituciones estatales, organismos, dependencias y servidores públicos que integran la administración pública, ejercer de forma exclusiva las competencias y facultades que le otorguen la Constitución y la ley; teniendo como deber el coordinar acciones que permitan el pleno goce y ejercicio de los derechos consagrados por la Norma Suprema.

Los diferentes niveles de gobiernos autónomos descentralizados que forman parte de la administración pública, en relación con lo expuesto, ostentan las competencias que determinen la Constitución y la ley. Los gobiernos autónomos descentralizados municipales y los distritos metropolitanos, conforme la Constitución en sus artículos 264 y 266, poseen la competencia exclusiva de *“planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”*. En concordancia normativa con la Constitución, el COOTAD en sus artículos 55 literal f); 73; 84 literal q); 85; y, 130, determinan como competencia exclusiva de los gobiernos distritales autónomos descentralizados, la planificación, regulación y control del tránsito y transporte terrestre dentro de su territorio.

Por su parte, la LOTTTSV de acuerdo a las disposiciones constitucionales y legales expuestas, regula a través del artículo 30.4 que los gobiernos autónomos metropolitanos, respecto de la competencia en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, tendrán las atribuciones que determinen la ley y las ordenanzas que emitan con el fin de planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte dentro de su jurisdicción, claro, observando las disposiciones de carácter nacional que emane la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

El artículo 30.5 de la ley ibídem establece las competencias concretas de los GAD metropolitanos, entre las que constan, el cumplir y hacer cumplir la legislación nacional y metropolitana en materia de tránsito; planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros dentro de su jurisdicción territorial; y, supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre que cuenten con el respectivo título habilitante.

Concordante a la LOTTTSV, el Reglamento para su aplicación dispone en el artículo 29: *“(...) los Gobiernos Autónomos Descentralizados ejercerán las competencias en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial señaladas en la Ley, una vez que las asuman de conformidad con el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y demás normas aplicables”*.

El Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución No. 006-CNC-2012 de 26 de abril de 2012, resolvió: *“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”; para lo cual clasificó a los gobiernos municipales dentro de modelos de gestión. El Distrito Metropolitano de Quito fue ubicado en el modelo de gestión “A”, teniendo a su cargo la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial.

La transferencia de competencias a los gobiernos municipales y metropolitanos señalada en la Resolución precedente, a través del artículo 1 de la Resolución No. 003-CNC-2014 emitida por el Consejo Nacional de Competencias el 22 de septiembre de 2014, fue ratificada en los siguientes términos: *“Se ratifica que la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro del territorio cantonal a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, fue transferida de manera obligatoria y definitiva; (...)”*. Se estableció adicionalmente en esta resolución que dicha competencia no puede ser devuelta ni rechazada por los gobiernos que la adquirieron.

En virtud de las competencias que ostenta el GAD metropolitano de Quito, el 06 de agosto de 2009 a través de la derogada Resolución No. A0002 creó la Secretaría de Movilidad dentro de la estructura orgánica funcional del Municipio. El 31 de marzo de 2011 se emitió la Resolución No. A0010 con la que de forma definitiva se ratificó a esta Secretaría dentro de la estructura municipal; y, se entregó la atribución de coordinar y supervisar las actividades de los entes del nivel operativo, empresas y unidades especiales (o a sus sucesores en Derecho) del Municipio, sin exceder el marco de funciones, de desconcentración y/o autonomía otorgados; competencia que se encuentra vigente hasta la actualidad. Posteriormente, el artículo 1.2.4 del Libro 1.2. “De la Organización Administrativa”, del Libro I “Del Eje de la Gobernabilidad e Institucionalidad”, del Código Municipal expedido mediante Ordenanza Metropolitana No. 001, sancionada el 29 de marzo de 2019, prevé que las Secretarías respecto del sector que encabezan, están facultadas a investigar la problemática del Distrito, formular propuestas, políticas y planes y vigilar su cumplimiento. Para el caso de la Secretaría de Movilidad, la movilidad de este Distrito Metropolitano.

La Resolución No. C074 de 08 de marzo de 2016 expedida por el Concejo Metropolitano, que regula el “Desarrollo y Organización de las Sesiones y los Debates, el Ejercicio de la Facultad de Fiscalización, la Coordinación entre el Concejo y el Ejecutivo del Distrito Metropolitano de Quito y el Código de Ética de los Integrantes del Concejo Metropolitano”, en su artículo 12 determina taxativamente los sujetos que pueden proponer proyectos de ordenanzas, entre ellos, el Alcalde Metropolitano y los Concejales Metropolitanos. Por su parte, el artículo 13 ibídem prevé el proceso para el tratamiento de proyecto de ordenanzas, señalando en sus literales a) y c) que:

- a) *“el proponente de la iniciativa remitirá, mediante oficio, el texto propuesto a la Secretaría General del Concejo para que incluya el nombre de la comisión a la que se lo deberá enviar para el procesamiento adecuado. La Secretaría General, luego de verificar el cumplimiento de las formalidades en el texto propuesto y en un plazo máximo de 8 días, enviará formalmente la propuesta al presidente o presidenta de la comisión correspondiente, para su procesamiento.”*

Para que el texto de la propuesta pueda ser procesado, debe contener una exposición de motivos, los considerandos constitucionales y legales y el articulado con las disposiciones generales, transitorias, reformatorias y derogatorias, según el caso amerite. (...)

1. *una vez acordado un texto definitivo del proyecto de ordenanza, a través de la Secretaría General se solicitará la emisión de los informes técnicos y el informe jurídico que sean menester. Los responsables de las dependencias técnicas y de la Procuraduría o Administración General, dispondrán de un plazo de máximo de 8 días para emitir dichos informes, que podrá ampliarse, en casos excepcionales, previo pedido debidamente justificado del funcionario responsable. (...)* (El texto resaltado me corresponde).

En este contexto, revisado el proyecto de ordenanza remitido, se identifica que el mismo cumple con el contenido determinado en el inciso segundo, literal a) del artículo 13 de la Resolución No. C074, sobre cuyo texto se debería expedir pronunciamiento jurídico por parte de la Procuraduría Metropolitana, en calidad de órgano asesor del Concejo Metropolitano de Quito, de acuerdo a lo previsto en el literal c), del artículo y resolución en mención.

Por su parte, esta Secretaría como dependencia técnica y la Agencia Metropolitana de Tránsito, unidad desconcentrada con competencia en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial de acuerdo a la Resolución No. A0006 de 22 de abril de 2013; y, competente para la ejecución del actual proceso de taxis de acuerdo a las Ordenanzas Metropolitanas No. 177 de 18 de julio de 2017, 195 de 22 de diciembre de 2017, 232 de 31 de agosto de 2018 y 294 de 05 de febrero de 2019; en virtud del literal c), del artículo 13 de la Resolución No. C074, son las dependencias competentes para expedir el informe técnico sobre el proyecto de Ordenanza puesto en conocimiento de la Secretaría de Movilidad.

En virtud de lo indicado en el párrafo que antecede, la Secretaría de Movilidad solicitó a la AMT un Informe Técnico sobre el proyecto de Ordenanza en análisis, tal como se ha señalado en el acápite de antecedentes del presente; informe que hasta la fecha no ha sido remitido. Sin embargo, es necesario que desde la Secretaría se expidan el informe técnico y el informe técnico legal sobre el texto de la Ordenanza remitida, precisándose que este informe técnico legal no reemplaza al informe jurídico que corresponde emitir a Procuraduría Metropolitana para la tramitación de la iniciativa de ordenanza aludida.

En este sentido, luego de revisado el proyecto de Ordenanza nombrado la Asesoría Jurídica posee las siguientes observaciones:

1. Sobre la exposición de motivos:

En el párrafo segundo se debería precisar que la Disposición Transitoria Sexta de la Ordenanza Metropolitana No. 177 de 18 de julio de 2017, dispuso a la AMT 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.

En el párrafo tercero se menciona que la Secretaría de Movilidad en virtud de la Disposición Transitoria Sexta expidió la Resolución No. SM-0012-2017 de 01 de agosto de 2017; sin embargo, la emisión de dicha resolución se sustentó en lo ordenado en la Disposición Transitoria Séptima de la Ordenanza Metropolitana No. 177. Adicionalmente, el objeto de la mentada resolución no fue *encargar (...) a la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, llevar adelante la recepción de las solicitudes, verificación de requisitos y emisión de informes motivados de idoneidad (...)*, sino establecer los plazos, cronogramas, requisitos y condiciones para la ejecución del estudio de oferta y demanda aprobado por el Concejo Metropolitano a través de Ordenanza 177.

En el párrafo cuarto, línea tercera se expresa *"(...) con la finalidad de que las entidades metropolitanas ejecutoras del proceso de taxis 2017 (...)"*; sin embargo, no existe otra autoridad metropolitana ejecutora del proceso aludido más que la Agencia Metropolitana de Tránsito, por lo que se estima que debería precisar *"(...) con la finalidad que la Agencia Metropolitana de Tránsito, autoridad metropolitana ejecutora del proceso de taxis 2017 (...)"*.

2. Sobre el articulado:

El artículo 1 del proyecto de Ordenanza determina en el inciso primero: *"(...) la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el término de noventa días, contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, proceda con el cierre definitivo del Proceso de Asignación de Cupos para la Oferta de Taxis del Distrito Metropolitano de Quito, sin posibilidad de que dicho término pueda ser extendido"*. Sobre el término señalado, se estima que el mismo debería considerar y motivarse en la capacidad operativa de la Agencia Metropolitana de Tránsito, a quien le correspondería ejecutar la fase final del proceso de taxis que refiere a la emisión del Permiso de Operación y Habilitaciones Operacionales; así como, en el número de trámites que para el efecto ingresarían y debería atender tal autoridad metropolitana.

Dentro de este artículo no se ha considerado el presupuesto jurídico que sería aplicable a los casos de impugnación en sede administrativa de los actos expedidos por la AMT sobre el proceso de taxis, que podrían ser resueltos incluso posteriormente al cumplimiento del término que se pretende otorgar. De esta forma, los recursos mencionados podrían afectar el cierre del proceso e implicar que el Municipio deba invertir tiempo y recursos en preparar defensas técnicas en procesos iniciados en la vía judicial.

Finalmente, el artículo pese a que dispone el cierre del proceso, no determina la forma o medio por el que la AMT debería cerrarlo definitivamente. De esta forma, el artículo debería señalar de manera concreta la competencia para cerrar el proceso, de qué manera y bajo el cumplimiento de ciertas formalidades.

En el artículo 2 del proyecto en análisis se prevé el mismo término de 90 días para que las compañías constituidas presenten la documentación pertinente para la emisión del

Permiso de Operación; así como, para los incrementos de cupo en compañías existentes. Sobre tal término se debería analizar si los requisitos que debe entregar cada administrado y los tramita en los órganos del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, se atienden en un lapso menor a 90 días; esto con el objeto que no sea la propia administración quien dificulte y entorpezca la conclusión del proceso, ni sea quien motive futuras acciones en contra de la misma.

Ahora, si bien el inciso tercero del artículo 2 refiere *"Para el efecto, las entidades municipales actuarán con celeridad y priorizarán el despacho de los trámites administrativos presentados por las compañías o cooperativas de taxi que no cuenten con el permiso de operación (...)"*, esta disposición podría no obedecer a la realidad operativa de la municipalidad, como tampoco podría evitar los efectos que produciría la falta de eficiencia administrativa.

Sobre el artículo 3 que trata sobre las compañías y cooperativas no constituidas, a las que se otorgaría 60 días término para el efecto, se estima que dicha disposición podría vulnerar el principio y derecho a la igualdad material consagrado en el artículo 66 numeral 4 de la Constitución, de las compañías que dentro del término otorgado y fenecido cumplieron su constitución jurídica. Esto porque, la administración estaría otorgando una situación favorable adicional (mayor tiempo) que no tuvieron aquellas que se encuentran ya constituidas.

En el inciso final del artículo 4 se sugiere cambiar los términos "tendrán el" por "son de"; y, "podrán ser" por "serán".

3. Sobre las disposiciones transitorias y derogatorias:

La Disposición Transitoria Primera del proyecto en análisis determina *"Encárguese la ejecución de la presente Ordenanza Metropolitana a la Secretaría de Movilidad, en coordinación con la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial"*; sin embargo, del texto revisado no se ha dispuesto o previsto actuación que deba ejecutar la Secretaría de Movilidad o coordinar con la AMT, por lo que debería ser excluida de esta disposición.

IV. CONCLUSIONES:

La Secretaría de Movilidad como dependencia técnica y la Agencia Metropolitana de Tránsito en calidad de entidad competente en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; así como, competente para la ejecución del actual proceso de taxis de acuerdo a la normativa metropolitana vigente, son los órganos que en cumplimiento del literal c), del artículo 13 de la Resolución No. C074, deben emitir el informe técnico sobre el proyecto de Ordenanza analizado y comentado en líneas anteriores

V. RECOMENDACIÓN:

En virtud de la normativa expuesta, se recomienda a su Autoridad considerar el presente informe técnico legal; así como, de ser aprobado, remitirlo a la Comisión de Movilidad para su consideración y análisis dentro del proceso legislativo que se encuentra efectuando respecto del "Proyecto de ordenanza metropolitana reformativa a la ordenanza metropolitana No. 294, sancionada el 05 de febrero de 2019, que reformó a la ordenanza metropolitana No. 232, sancionada el 31 de agosto de 2018 –Cierre del proceso de obtención de informes previos de constitución jurídica de nuevas operadoras, emisión de títulos habilitantes e incrementos de cupos del servicio de transporte terrestre comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito".

Atentamente:


 Dr. Werner Altamirano
ASESOR JURÍDICO
SECRETARIA DE MOVILIDAD

ACCIÓN	RESPONSABLE	UNIDAD	FECHA	SUMILLA
Elaborado por:	K.Aguirre	AJ	2019-07-31	4

Ejemplar 1: Despacho Secretaría de Movilidad
 Ejemplar 2: Asesoría Jurídica

Memorando Nro. SM-AJ-2019-176

Para: Ing. Henry Vilatuña G.
DIRECTOR DE POLITICAS Y PLANEAMIENTO DE LA MOVILIDAD (e)

Asunto: Informe Técnico

Fecha: DM Quito, 26 de julio del 2019

En relación al Oficio No. 0568 de 17 de julio de 2019, suscrito por Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD, mediante el cual en su parte pertinente señal "La Comisión de Movilidad, en Sesión No.005 Extraordinaria de 11 de julio de 2019, luego de conocer el "Proyecto de ordenanza metropolitana reformativa a la ordenanza metropolitana No. 294, sancionada el 31 de agosto de 2018-Cierre del procesos de obtención de informes previstos de constitución jurídica de nuevas operadoras, emisión de títulos habilitantes e incremento de cupos del servicio de transporte terrestre comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito" RESOLVIÓ: Solicitar a usted que se emita un informe detallado respecto del texto de Ordenanza en referencia,(...)". Al respecto solicito lo siguiente:

Remita el respectivo Informe Técnico, dentro del ámbito de sus competencias el cual deberá estar debidamente motivado.

Particular que comunico para los fines pertinentes.

Atentamente,

Dr. Werner Altamirano Salazar
ASESOR JURÍDICO
SECRETARÍA DE MOVILIDAD
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO



Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaboración por:	Pmgranda	CAF	2019/07/26	

Ejemplar 1: Destinatario
Ejemplar 2: Archivo S.M.

RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS **QUITO**
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Fecha: 26 JUL 2019 Hora: 9:29

Nombre: MONICA CASZOS

Firma: *Monica Caszos*

Oficio No. SM- 2019- 1744
DM Quito, 26 JUL 2019

Asunto: Solicitud de Informe Técnico contenido en Oficio No. 0568
Ref: Ticket#2019-101639

Abogado
Danny Gaibor Armijo
DIRECTOR GENERAL METROPOLITANO DE TRANSITO
AGENCIA METROPOLITANA DE TRANSITO

Presente.-

De mi consideración:

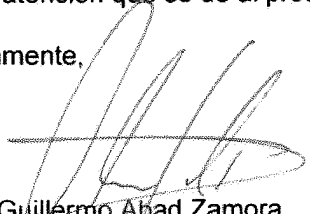
En relación al Oficio No. 0568 de 17 de julio de 2019, suscrito por Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD, mediante el cual en su parte pertinente señal "La Comisión de Movilidad, en Sesión No.005 Extraordinaria de 11 de julio de 2019, luego de conocer el "Proyecto de ordenanza metropolitana reformativa a la ordenanza metropolitana No. 294, sancionada el 31 de agosto de 2018-Cierre del procesos de obtención de informes previstos de constitución jurídica de nuevas operadoras, emisión de títulos habilitantes e incremento de cupos del servicio de transporte terrestre comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito" **RESOLVIÓ:** Solicitar a usted que se emita un informe detallado respecto del texto de Ordenanza en referencia, (...)"

Respecto de estos antecedentes me permito disponer lo siguiente:

Al ser competencia de la Agencia Metropolitana de Tránsito el tema antes mencionado, agradeceré remitir en el término de (2) días el Informe Técnico correspondiente.


Por la atención que se dé al presente anticipo mis agradecimientos.

Atentamente,



Lcdo. Guillermo Abad Zamora
Secretario de Movilidad
GAD del Distrito Metropolitano de Quito

Anexos: Oficio No. 0568
Proyecto de Ordenanza Metropolitana reformativa a la Ordenanza metropolitana No. 294

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por:	PMgranda	CAF	2019/07/25	
Revisado por:	WAltamirano	AJ	2019/07/25	

Ejemplar 1: Destinatario
Ejemplar 2: Archivo S.M.

OFICIO 1808

impreso por Guillermo Eugenio (SECRETARIO) Abad Zamora (guillermo.abad@quito.gob.ec), 01/08/2019 - 10:26:06

Estado	abierto	Antigüedad	0 m
Prioridad	3 normal	Creado	01/08/2019 - 10:25:56
Cola	CONCEJO METROPOLITANO::Guarderas Santiago Mauricio	Creado por	Abad Zamora Guillermo Eugenio (SECRETARIO)
Bloquear	bloqueado	Tiempo contabilizado	0
Identificador del cliente	PJ-005		
Propietario	sguarderas (Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo)		

Información del cliente

Nombre: SECRETARIA DE MOVILIDAD
Apellido: SECRETARIA DE MOVILIDAD
Identificador de usuario: Guillermo Eugenio Abad Zamora
Correo: guillermo.abad@quito.gob.ec
Teléfono: 395-2300 ext 14002
Cliente: PERSONAS JURÍDICAS-EMPRESAS PÚBLICAS

Artículo #1

De: "SECRETARIA DE MOVILIDAD SECRETARIA DE MOVILIDAD" <guillermo.abad@quito.gob.ec>.
Para: CONCEJO METROPOLITANO::Guarderas Santiago Mauricio
Asunto: OFICIO 1808
Creado: 01/08/2019 - 10:25:56 por cliente
Tipo: teléfono
Adjunto (MAX 8MB): Oficio_No_SM-1808.pdf (1.1 MBytes)
Respuesta a oficio No. 0568

