

1034

Reunión 12/SPT/2019

Quito, 12 de septiembre del 2019

Señor Doctor:

Jorge Yunda

ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Los abajo firmantes representantes de las Organizaciones legales en Proceso de Regularización, ante usted con el debido respeto nos permitimos hacerle llegar un cordial saludo y a la vez hacerle conocer los siguientes hechos:

I

ANTECEDENTES

En la ciudad de Quito, en el año 2016, la Secretaría de Movilidad del D.M.Q., a través de una empresa consultora realiza el estudio de oferta y demanda de taxis y da como resultado del estudio que la capital necesita 8 693 nuevos cupos para taxis para satisfacer la demanda existente.

El 18 de julio del año 2017 se sanciona la Ordenanza Metropolitana No. 177 para la regularización del servicio de taxi en el Distrito Metropolitano de Quito, una vez expedida dicha Ordenanza, postulan para dichos cupos 13.303 personas aproximadamente, de los cuales cumplen los requisitos de la Ordenanza 10.200 personas y a los cuales se les entrega el Certificado Motivado de Idoneidad como documento habilitante que certifica que han cumplido los requisitos previos para obtener un cupo de taxi y puedan continuar a la siguiente etapa del proceso, que es agruparse y constituir una nueva compañía o integrarse a las compañías ya legales.

El 22 de diciembre del año 2017 se dicta una nueva Ordenanza, la No. 195, determinando el plazo de 90 días para la presentación de documentación y solicitudes de Informes Previos de Constitución Jurídica de nuevas compañías, es decir que, para el mes de marzo del año 2018, ya teníamos que haber obtenido los informes Jurídicos de Constitución, situación está que no sucedió.

El 31 de agosto del 2018 se promulga la Ordenanza No. 232, prorrogando el plazo para la entrega de los Informes Jurídicos de Constitución y se abre la posibilidad para quienes no fueron beneficiarios con el Certificado Motivado de Idoneidad, convaliden o subsanen la documentación respectiva y poder acceder también a su Certificado de Idoneidad.

El 5 de enero del 2019 se expide una nueva Ordenanza signada con el Número 294, reformatoria a las Ordenanzas 177 y 232, en relación a la reapertura de los trámites para los Informes Previos de Constitución Jurídica y otorgando un plazo de tres meses para culminar la etapa de Subsanación y emisión de Resolución de Informe Previo de Constitución Jurídica (que fenecía el 5 de mayo de 2019), dejando en claro que esta subsanación fue para quienes fueron negados los Certificados de Idoneidad, pero lamentablemente este plazo no se cumplió y la mayoría de Informes de Constitución fueron entregados a destiempo, vulnerando los derechos de los aplicantes.

En la actualidad el Consejo Metropolitano mediante Ordenanza resuelve Cierre del Proceso de Regularización de Taxis para lo cual concede un plazo de 90 día, contados a partir de la publicación en el Registro Oficial para su vigencia y durante este plazo las compañías terminaran sus constituciones jurídicas y la obtención de los permisos de operación, ha transcurrido ya algún plazo y hasta la presente fecha no tenemos por parte de la Agencia

Metropolitana de Transito el nuevo formato para las solicitudes de los permisos de operación , lo cual esta causando malestar en nuestras agrupaciones por la demora y la falta de claridad de los requisitos.

II

PROBLEMÁTICA

Por todos los hechos descritos en el numeral anterior, sumado a la mala interpretación de las normas jurídicas por parte de las entidades municipales de ejecución a cargo de este proceso de regularización, han ocasionado varios inconvenientes para los aplicantes y son:

1.- RESPECTO A LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR (RTV).

En constantes reuniones hemos hecho conocer a las autoridades que los aplicantes que se encuentran en la fase de Constitución Jurídica, es decir aquellos aplicantes que han obtenido su Informe Favorable de Constitución Jurídica, NO PUEDEN APROBAR LA RTV, por motivo de que sus vehículos se encuentran pintados de color amarillo y con taxímetro.

1.2- NUESTRA PROPUESTA.

Haciendo un poco de historia, refiriéndome al proceso de regularización de taxis, año 2011, los aplicantes favorecidos en el mismo, sus vehículos pasaron la RTV de color amarillo y con taxímetro, y se les extendía un certificado condicional que les servía para circular hasta que terminen de regularizar su situación y obtener el permiso de operación, este certificado condicional no generaba multas ni recargo alguno, situación ésta que se puede tomar como base o jurisprudencia para el actual proceso de asignación de cupos y dar solución a la problemática suscitada con miles de aplicantes al proceso que no pueden pasar la RTV y en su defecto se les impone multas injustificadas por este motivo, perjudicando la precaria situación económica de los aplicantes.

Esta consideración se lo puede realizar ya sea mediante resolución del La Agencia Metropolitana de Transito o de la Secretaria de Movilidad y de esta manera evitar el perjuicio a la economía de los aplicantes al tener que pagar multas por este tema y por no haber pasado la RTV por el color amarillo y el uso de taxímetro.

Al respecto la Constitución en su Art.66, numeral 4 y Art. 11, numeral 2, establece derechos de igualdad, en concordancia con el Art. 118 y 35 del COA, relacionado a revocar los actos desfavorables para los interesados y a la remoción de los obstáculos en el ejercicio de los derechos, con el fin de no vulnerar el derecho de igualdad para todos, es decir que en los procesos anteriores se facilitaba o se buscaba medidas alternativas para que el aplicante pueda pasar su revisión vehicular . Lamentablemente señor Alcalde hasta la presente fecha no tenemos ninguna respuesta y esto ha ocasionado que sigamos siendo víctimas de sanciones.

1.3.- RESPECTO A LOS OPERATIVOS DE CONTROL AL TRANSPORTE INFORMAL.

Estamos consientes en que los operativos de control de tránsito debe ser a la Informalidad , más no a quienes estamos constituidos jurídicamente y en proceso de regularización ,ante lo cual fue NUESTRA PROPUESTA.- Que la Secretaria de Movilidad mediante Resolución motivada, debe emitir una disposición actualizada para que los aplicantes que

se encuentran en la fase de constitución jurídica de nuevas operadoras y/o incrementos de cupo, no sean sancionados por realizar servicio de taxi, hasta que culmine el cierre del proceso, disposición que debe ser acatada por todos Los Agentes Civiles Metropolitanos de Tránsito, esto amparados en lo que dispone La respectiva Disposición Transitoria Única de la Ordenanza 195.

Adicionalmente es importante indicar que la Resolución No. 020 emitida por el señor Alcalde en la sección 3ra Art. 15, literales D Y E, relacionados al RTV y a los Operativos de Control; en el primer caso del literal D) nos multan por no haber pasado la revisión técnica vehicular, misma que no la hemos podido pasar por estar pintados de color amarillo y en el segundo caso del literal E) también nos afecta ya que no se especifica si los operativos es solo para la informalidad o también para quienes estamos en el procesos de regularización, toda vez que los señores agentes civiles de control de tránsito aplican esta resolución y no la Ordenanza 195 por lo que es urgente buscar medidas alternativas y que solucionen esta problemática.

1.4.- RESPECTO AL REQUISITO PARA LA OBTENCION DEL PERMISO DE OPERACIÓN SON, LOS CERTIFICADOS DEL APLICANTE Y DEL CONYUGE DE NO SER SERVIDOR PÚBLICO, MIEMBRO ACTIVO DE LAS FFAA O LA POLICÍA NACIONAL.

En constantes reuniones hemos hecho conocer a las autoridades que para ser beneficiarios del Permiso de operación entre otros requisitos, La Resolución SM-0012-2017, acápite 5 solicita lo siguiente:

"2.- Original del historial laboral del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social IESS (cada socio accionista y su cónyuge), mismo que debe estar vigente.

3.- Certificado original vigente de no ser miembro de la Policía Nacional en servicio Activo (cada socio accionista y cónyuge).

4.- Certificado original vigente de no ser miembro de las Fuerzas Armadas en servicio Activo (cada socio accionista y su cónyuge)."

NUESTRO ANALISIS Y PROPUESTA: En la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, capítulo IV, artículo 19, en sus literales m) y n) **no contemplan que el conyuge del aplicante cumpla con los requisitos arriba detallados como condición para obtener una habilitación operacional o permiso de operación**, así mismo en la resolución 039-DIR-2016-ANT, Reformatoria al Reglamento de Procedimientos y Requisitos para la Emisión de Títulos Habilitantes Contenidos en la Resolución No. 117-DIR-2015-ANT, tampoco consta este requisito, al igual que en el artículo 5 que se remplace el numeral 3, del artículo 14 del Reglamento y que a la vez se sustituye este requisito por el certificado de cada socio o aplicante y **no del cónyuge**.

En caso de pretenderse contemplar estos requisitos adicionales del cónyuge o la cónyuge según sea el caso, se pretendería descalificar y dejar fuera del proceso al aplicante que ha cumplido con los requisitos desde el inicio, y ha obtenido en debida y legal forma su Certificado De Idoneidad, consecuentemente se estaría vulnerando derechos constitucionales contemplados en los artículos 11, numeral 8, 2do párrafo; numeral 9, 2do párrafo, en concordancia con el artículo 105 del COA, numeral 1 por ser contraria a la constitución y a la Ley; así como el artículo 133 del COA.

PROPUESTA.- Por tratar de incorporar un requisito que pretenda descalificar al aplicante, mismo que debe ser eliminado por los argumentos expuestos y los siguientes.

A esto hay que acotar, que la Ordenanza 177 que dio inicio al proceso de asignación de cupos, año 2017, ni sus respectivas posteriores reformas, **no contemplan causal alguna para la descalificación del aplicante por causa de la condición de su cónyuge, respecto a su calidad de servidor(a) público, o miembro activo de las FFAA o la Policía Nacional.** Respecto al tema, el artículo 7 del Código Civil establece con claridad que las normas y leyes no son retroactivas por lo que no se puede incorporar un requisito que al inicio del proceso no se contemplo como causal de descalificación si el cónyuge del aplicante era policía, militar o servidor público, por lo que el Instructivo SM-0012-1017 no está acorde a lo que dispone la Ordenanza 177 , así como a la Ley de Transito, su Reglamento y Resolución, situación esta que debe reformarse o eliminarse del requisito del Formulario para el Permiso de Operación.

En el caso que nos ocupa, es necesario observar lo dispuesto en el Art. 11, numeral 8, 2do párrafo y numeral 9, párrafo 3ero, de la Constitución relacionado a que a que los derechos de las personas no son de carácter regresivo.

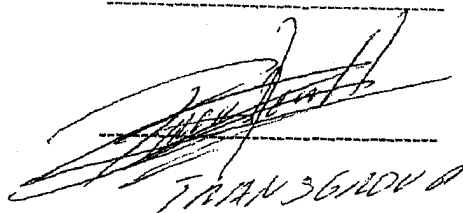
Por otro lado, el artículo 16 del COA, es muy claro al indicar que las decisiones administrativas se adecuan al fin previsto al ordenamiento jurídico y se adoptan a un marco de justo equilibrio sin la imposición de cargas que resulten desmedidas, es decir se pretende interpretar un requisito con el objetivo de descalificar al aplicante y a la vez incorporar este requisito desmedido a lo que ya fue realizado al inicio del proceso y por el cual se les entregó el certificado de idoneidad y se les permitió constituirse jurídicamente o adherirse en incrementos de cupo a las operadoras legales.

Por las consideraciones expuestas hemos mantenido reuniones tanto con la Agencia Metropolitana de Transito como con la Secretaria de Movilidad , ante lo cual tenemos conocimiento que han tomado en consideración nuestra propuesta y han procedido a realizar las rectificaciones del caso en beneficio de nuestras agrupaciones, pero lamentablemente hasta la presente fecha no se nos notifica con dicha Resolución con el fin de que se cambien los formularios de solicitudes para la obtención del permiso de operación, agravando nuestra situación y sobre todo los términos concedidos en la nueva Ordenanza, en relación a los plazos de 90 días.

Atentamente;



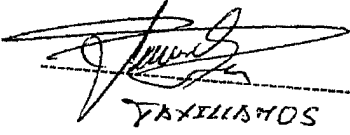
Er. Ernesto Madrid Aguilar.
Representante del Frente de Organizaciones en proceso de Regularización
Telf. 0995809358-2583948




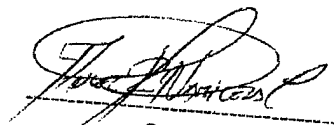
JUAN SERRANO

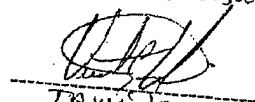



Comunitatibemis S.A


TAXIUSMOS

 ruta viva Taxi


CONDUCTA TAXI S.A


TAXI TENDROS


EXPRESSAN SUAN S.A

Reunión 12/sep/2019



Quito, 13 de septiembre del 2019

Señor Doctor:

Jorge Yunda

ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Nº DE TRÁMITE:
FECHA DE INGRESO: 12 SEP 2019 JO
RECIBIDO POR: Patricia Guay
INF. 3952300 EXT 12304 / 12320

El abajo firmante representante de las Organizaciones legales en Proceso de Regularización, ante usted con el debido respeto le hago llegar un cordial saludo y a la vez hacerle conocer los siguientes hechos:

RESPECTO AL DERECHO SOCIETARIO Y LA ERRONEA INTERPRETACIÓN DEL MISMO EN LAS RESOLUCIONES DE CONSTITUCIÓN JURÍDICA. (ACCIONES IGUALITARIAS).

PRIMERO. - La AMT, realiza una ERRONEA interpretación del derecho societario lo que conlleva una inadecuada fundamentación en las resoluciones de constitución jurídica motivo del presente análisis. Las Resoluciones de la Agencia Metropolitana de Tránsito deben tener un criterio unificado con respecto al derecho societario y no atribuirse interpretaciones errores al pretenderse emitir disposiciones que son de ámbito de otra materia o cuerpo legal y Constitucional, toda vez que las Compañías y/o Sociedades de Transporte Terrestre (taxis) son entidades de **derecho privado** previsto en la Ley, por lo que ninguna Resolución u Ordenanza Metropolitana puede estar sobre la Ley y la Constitución conforme al Ordenamiento Jerárquico de aplicación de las normativas previstos en los Arts. 424, 425 y 426 de la Constitución.

El Art. 316 de la Constitución dice: "**Delegación de participación en los sectores estratégicos y servicios públicos.** - El estado podrá delegar la participación en los sectores estratégicos y servicios públicos a empresas mixtas en las cuales tenga mayoría accionaria. La delegación se sujetará al interés nacional y respetará los plazos y límites fijados en la ley para cada sector estratégico.". El Art. 321 del mismo cuerpo legal manifiesta: "**Formas de propiedad.** - El Estado reconoce y garantiza el derecho a la propiedad en sus formas pública, privada, comunitaria, estatal, asociativa, cooperativa, mixta...".

En concordancia el Art 74 del COA dice: "**Excepcionalidad.**- Cuando sea necesario, en forma excepcional y motivada, para satisfacer el interés público, colectivo o general, cuando no se tenga la capacidad técnica o económica o cuando la demanda del servicio no puede ser cubierta por empresas públicas o mixtas con mayoría pública, el estado o sus instituciones podrá delegar a sujetos de derecho privado, la gestión de los sectores estratégicos y la provisión de los servicios públicos sin perjuicio de las normas previstas en la ley respectiva del sector."

Es decir, distinguida autoridad, que el Servicio de Transporte Comercial en Taxis es un servicio que regula y controla la entidad metropolitana competente (en este caso la Secretaría de Movilidad y la AMT) pero su operatividad ha sido delegada a empresas privadas y que se norman y controlan en derecho privado apegado a lo que establece nuestra Carta Magna y demás leyes conexas.

Es por ello, que no se puede normar mediante un Resolución Metropolitana o Resolución unipersonal de un funcionario (que es de carácter local) la forma de integración y conformación del paquete accionario de una compañía y/o sociedad, toda vez que la Ley es clara al respecto; y las sociedades de derecho privado están sujetas a la que estipula La Constitución como norma suprema; y La Ley de Compañías como norma de regulación y control, Ley que claramente estipula en su sección sexta el marco legal al que deben someterse las sociedades o compañías anónimas y bajo ningún concepto prohíbe o limita la conformación del paquete accionario de una sociedad.

El Art. 143 de la Ley de Compañías dice: "**Definición.** - La compañía anónima es una sociedad cuyo capital, dividido en acciones negociables, está formado por la aportación de los accionistas que responden únicamente por el monto de sus acciones.". Disposición legal donde claramente y de

manera expresa se constata que el capital social de una sociedad está compuesto por acciones de libre negociación.

SEGUNDO.- En el caso que nos compete, con respecto al fundamento legal con el cual sustenta sus Resoluciones La Agencia Metropolitana De Tránsito (AMT), esta Entidad realiza una interpretación errónea y equívoca de la Ordenanza Metropolitana No. 0247, Disposición Transitoria Tercera, sancionada el 11 de enero del 2008, y que en su parte pertinente dice: *“En las compañías de transporte que se constituyan al amparo de las disposiciones anteriores, el cuadro de integración de capital y número de acciones o participaciones serán distribuidos a prorrata y en partes iguales entre sus socios y accionistas”.*

Cabe aclarar que dicho articulado al que se refiere La AMT, es un régimen transitorio que dispuso la apertura de un proceso de regularización del SERVICIO DE CARGA LIVIANA en las parroquias rurales del Distrito Metropolitano de Quito, año 2008. Lo cual está claramente manifestado y de manera expresa en dicha Ordenanza (0247), texto que me permito transcribir para su mejor análisis:

“DISPOSICIONES TRANSITORIAS. Primera.- “El Directorio, en conocimiento de las necesidades de transporte de carga liviana en las parroquias rurales del Distrito metropolitano de Quito, de acuerdo con el censo realizado por los técnicos EMSAT, dispondrá por esta única vez el incremento de cupos en la cooperativas y compañías que tiene su domicilio en alguna parroquia rural del Distrito Metropolitano de Quito legalmente registrados en la EMSAT; la recepción de solicitudes de informe previo para la constitución de Cooperativas y Compañías de carga liviana que tienen que tienen aspirantes o socios u accionistas que residen y prestan el servicio de transporte de carga liviana en la parroquia rural del Distrito Metropolitano de Quito donde brindan sin autorización el servicio de transporte público en la modalidad de carga liviana desde hace más de dos años contados desde la promulgación e esta ordenanza, y la recepción de solicitudes tendientes al iniciar la constitución de cooperativas y compañías en los lugares donde no existe otra operadora de modalidad de carga liviana como tampoco en formación, tendrá un plazo de cinco veinte días improrrogables para presentar la petición correspondiente.

SEGUNDA.- Para cumplir con la disposición anterior, como excepción y por esta sola vez, el directorio de EMSAT emitirá los informes favorables que dispone los Art. 1. 463 y 1.466, siempre y cuando los vehículos de propiedad de los socios o accionistas o de las empresas, no sean más de cinco años inferiores a la fecha de sanción de esta ordenanza y cumplan con los requisitos de los Arts. 1.462 numerales 1,2, 3, 4 y 5, y art. 1.464 (5).

TERCERA.- En las compañías de transporte que se constituyan al amparo de las disposiciones anteriores, el cuadro de integración de capital y número de acciones o participaciones serán distribuidos a prorrata y en partes iguales entre sus socios y accionistas”.

CUARTA.- Las personas naturales que como efecto de incrementos de cupos, ingresan como socios o accionistas en las operadoras autorizadas por la EMSAT, pagaran por una sola vez, por todo concepto, la cantidad de QUINIENTOS DOLARES, como cuota no reembolsables de ingresos.

QUINTA.- Las habilitaciones operacionales al amparo de las disposiciones otorgue la EMSAT, no podrán ser sujetas de cambio de socio o accionista dentro del plazo de 10 años, contados a partir de la fecha en que se las otorgue.

SEXTA.- De la totalidad de la flota vehicular a incrementarse en cada parroquia rural en la modalidad de carga liviana en las parroquias rurales del Distrito Metropolitano de Quito, como resultado del censo por EMSAT, se adjudicaran los cupos de la siguiente manera:

1.- 40% a las operadoras de carga liviana que se encuentran registradas y autorizadas a operar en cada una de las parroquias rurales, sin importar el número de habitaciones operacionales que cuenten a la fecha de adjudicación; y,

2.- 60% distribuidos entre las cooperativas y compañías de transporte de carga que por efecto de las disposiciones anteriores se encuentren en proceso de constitución.

SÉPTIMA.- Las operadoras de carga liviana señaladas en la disposición transitoria primera y las operadoras que alcancen su legalización y registro en la EMSAT, podrán tener dentro de su flota vehicular hasta el 40% de camionetas de doble cabina, y el 60% restante serán de cabina simple.

OCTAVA.- Todas las operadoras de carga liviana legales registradas y las que por efecto de esta ordenanza se crearen, solo podrán circular y trabajar en la parroquia de su domicilio y las aledañas. A la ciudad de Quito

solo podrán entrar con carga, pero no podrán laborar allí ya que esto constituye contravención administrativa Municipal y las hará acreedoras de la sanción que corresponda.

NOVENA.- Hasta cuando funcione y se consolide el Sistema Integrado de Transporte entre los corredores definidos en el Plan Maestro de Transporte, las rutas alimentadoras atenderán la demanda, sin que interfieran en el área de influencia de otros corredores o rutas convencionales, cuando coincidan en su origen y destino...".

Como se puede corroborar del análisis de Las Disposiciones Transitorias enunciadas anteriormente, todas son claras y se refieren exclusivamente a un régimen transitorio para normar la regularización del transporte de carga liviana, que surgió por la necesidad del servicio existente en ese entonces, año 2008, proceso de regularización de carga liviana QUE NADA TIENE QUE VER con el caso que nos compete, toda vez que el proceso de regularización o asignación de nuevos cupos del servicio de taxi que se encuentra en marcha y que arrancó en el año 2017, se enmarca bajo su propia normativa amparado en las Ordenanzas Municipales 177, 195, 232 y 294; y EN NINGUNA DE ELLAS VERSA ARTICULADO ALGUNO QUE DISPONGA IGUALDAD DE ACCIONES A QUIENES SUSCRIBAN COMPAÑÍAS NUEVAS DE TRANSPORTE EN TAXIS, por lo que se evidencia que no existe normativa alguna que limite las facultades otorgadas en La Ley y en la Constitución para la libre negociación y suscripción de acciones en las empresas de derecho privado.

Por otro lado, estas disposiciones transitorias fenecieron ya con el cierre de dicho proceso de regularización de aquel entonces (año 2008); toda vez que La Autoridad Metropolitana encargada del mismo de aquel entonces (EMSAT) ya concluyó dicho proceso con la entrega de las habilitaciones operacionales a quienes fueron beneficiarios de las mismas en aquel entonces, por lo que dicho régimen transitorio ya se cumplió en su totalidad.

Al respecto el Código Municipal vigente (Ordenanza Metropolitana No. 001), en su Disposición Derogatoria es clara y en relación al su cuadro adjunto de Anexos Derogatorio dice: *"Conforme a la disposición derogatoria, se exceptúa de la misma, aquellas disposiciones contenidos en los cuerpos normativos aquí descritos que son de carácter transitorio y no han sido cumplidas aún por la administración municipal"*; situación ésta que no es el caso que nos compete, toda vez que como lo manifesté anteriormente, La Autoridad Metropolitana encargada de aquel entonces (EMSAT) ya culminó en su totalidad dicho proceso de asignación de cupos de carga liviana y entrega de permisos de operación. Y el Código Municipal en la sección de anexos, casilla 247 deroga la Ordenanza 0247 de fecha 2008-01-11.

Por los antecedentes expuestos solicito se tomen los correctivos necesarios y las soluciones claras del caso para cumplir con los requisitos, y no pretender incorporar un nuevo requisito ilegal e inconstitucional para la obtención del Permiso de Operación, con el fin de no seguir afectando más los derechos adquiridos como empresas legales de los aplicantes, para lo cual es importante hacer conocer estas apreciaciones a la Secretaria de Movilidad y al Director de la Agencia Metropolitana de Transito, y solucionen de manera urgente este pedido y evitar malas interpretaciones de la ley y la Constitución que ocasionarían vulneraciones a las compañías.

Atentamente;



Dr. Ernesto Madrid Aguilar.

Representante del Frente de Organizaciones en proceso de Regularización
Telf. 0995809358-2583948