

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2022-3937-O

Quito, D.M., 28 de septiembre de 2022

Asunto: Informe jurídico respecto al proyecto de ordenanza metropolitana reformativa a varios artículos del Libro IV.2 de la movilidad del Código Municipal para el DMQ (017-2020).

Señora Licenciada

Laura Alexandra de los Angeles Altamirano Luna

Concejala Metropolitana

DESPACHO CONCEJAL ALTAMIRANO LUNA LAURA ALEXANDRA DE LOS ANGELES

En su Despacho

De mi consideración:

En referencia al Memorando No. GADDMQ-DC-SOCP-2022-0422-M de 06 de septiembre de 2022 suscrito por el señor Concejal Omar Cevallos Patiño, mediante el cual adjunta los informes presentados por la Secretaría de Movilidad y la AMT con el fin de que se emita el informe jurídico conforme lo dispuesto en la Resolución No. 012-CMO-2022 de 17 de agosto del mismo año, emitida por la Comisión de Movilidad, respecto del tratamiento del “*PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATIVA A VARIOS ARTÍCULOS DEL LIBRO IV. 2 DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO (017-2020)*”; al respecto me permito señalar lo siguiente:

1. COMPETENCIA

Es competente para emitir el presente informe, el suscrito, en función de la delegación otorgada por parte del Procurador Metropolitano mediante el número 1 del Oficio No. 00016/SV de 17 de marzo de 2022, en concordancia con lo establecido en los artículos 49, 69 número 1 del Código Orgánico Administrativo, y el 11 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito.

2. OBJETO Y ALCANCE

i. El objeto del presente informe, conforme el requerimiento efectuado por la Comisión de Movilidad, es emitir el criterio u opinión de la Procuraduría Metropolitana respecto al proyecto de “*ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATIVA A VARIOS ARTÍCULOS DEL LIBRO IV. 2 DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO (017-2020)*” (el “Proyecto”)

ii. Este informe se refiere, en función del requerimiento a: **(i)** competencia, procedimiento y régimen jurídico aplicable al Proyecto; y, **(ii)** observaciones específicas en relación con el texto del Proyecto.

iii. Este Informe es de naturaleza informativa, de conformidad con el artículo 123 del Código Orgánico Administrativo y el ámbito de aplicación y requisitos previstos en el artículo 1, letra c) de la Resolución del Alcalde Metropolitano Nro. AQ 011-2022 de fecha 16 de marzo de 2022. La evaluación del mérito, oportunidad y conveniencia de las decisiones expresadas en el acto normativo a proponer, corresponde a la Comisión de Movilidad. (la “Comisión”).

3. ANÁLISIS

Este Informe se circunscribe al análisis de: (i) competencia, procedimiento y régimen jurídico aplicable al Proyecto; y, (ii) observaciones específicas en relación con el texto del Proyecto.

i. Competencia, procedimiento y régimen jurídico aplicable al proyecto

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2022-3937-O

Quito, D.M., 28 de septiembre de 2022

1. El artículo 226 de la Constitución, sobre las actuaciones de la administración pública dispone que: *“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.”*

2. La norma constitucional transcrita, consagra en sí misma el principio de legalidad, el cual constituye una garantía del goce efectivo de los derechos constitucionales, y sustenta el ejercicio del poder público, pues toda intervención que no se encuentre autorizada por la ley, constituye una vulneración a este principio.

3. El principio de legalidad como fuente y medida para el ejercicio del poder público, implica que ninguna persona está habilitada a ejercer autoridad sobre los demás miembros de una comunidad o los individuos, sin una norma que otorgue esa capacidad y, en cualquier caso, siempre dentro del límite de la competencia asignada.

Con este antecedente, en relación al contenido normativo del Proyecto, de modo general, ha de considerarse:

a. El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD, en la letra a) del artículo 87, establece la facultad normativa del gobierno autónomo descentralizado metropolitano en materias de su competencia mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones;

b. De conformidad con los artículos 322 y 323 del COOTAD, el Proyecto es una propuesta de Ordenanza por establecer disposiciones normativas relativas a un asunto de interés general para al DMQ; y,

c. La aprobación de un proyecto de ordenanza seguirá, principalmente, el procedimiento establecido en el artículo 322 del COOTAD; resaltando que de conformidad con lo señalado en el 328 ibídem, está prohibido a los órganos legislativos aprobar ordenanzas que no hayan cumplido con dicho procedimiento; y para el caso del GAD DMQ, observar adicionalmente, el procedimiento establecido en la Resolución C 074, de 8 de marzo de 2016.

SOBRE LA COMPETENCIA PARA PLANIFICAR, REGULAR Y CONTROLAR EL TRÁNSITO, EL TRANSPORTE TERRESTRE Y LA SEGURIDAD VIAL

El artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador dispone que *“los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: 1. Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural. (...) 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.” (...)* (subrayado me pertenece)

El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) en relación al ejercicio de las competencias constitucionales, dispone lo siguiente:

“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. 87.- Atribuciones del Concejo Metropolitano.- Al concejo metropolitano le corresponde:

a) Ejercer la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones;” (...) (se

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2022-3937-O

Quito, D.M., 28 de septiembre de 2022

subraya)

“Art. 114.- Competencias exclusivas.- Son aquellas cuya titularidad corresponde a un solo nivel de gobierno de acuerdo con la Constitución y la ley, y cuya gestión puede realizarse de manera concurrente entre diferentes niveles de gobierno.”

“Art. 116.- Facultades.- Las facultades son atribuciones para el ejercicio de una competencia por parte de un nivel de gobierno. (...)

La planificación es la capacidad para establecer y articular las políticas, objetivos, estrategias, y acciones como parte del diseño, ejecución y evaluación de planes, programas y proyectos, en el ámbito de sus competencias y de su circunscripción territorial, y en el marco del Sistema Nacional de Planificación. La planificación corresponde concurrentemente a todos los niveles de gobierno.

La regulación es la capacidad de emitir la normatividad necesaria para el adecuado cumplimiento de la política pública y la prestación de los servicios, con el fin de dirigir, orientar o modificar la conducta de los administrados. Se ejerce en el marco de las competencias y de la circunscripción territorial correspondiente.
(subrayado me pertenece)

El control es la capacidad para velar por el cumplimiento de objetivos y metas de los planes de desarrollo, de las normas y procedimientos establecidos, así como los estándares de calidad y eficiencia en el ejercicio de las competencias y en la prestación de los servicios públicos, atendiendo el interés general y el ordenamiento jurídico.”

“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.”
(...) (subrayado me pertenece)

De acuerdo con las normas precedentes, se determina que la planificación, regulación y control del tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de la circunscripción territorial correspondiente, constituye una competencia exclusiva de carácter constitucional asignada a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos o municipales, lo cual corresponde normar al Concejo Metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas.

Para el efecto, debe considerarse que de acuerdo con el artículo 55 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial vigente, el *transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación.*

Según el proyecto de ordenanza presentado, el mismo busca reformar varios artículos del “*Libro IV.2 de la Movilidad*” del Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito, relativos a aquellas disposiciones aprobadas y sancionadas el 01 de diciembre de 2020 mediante la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020, la cual tuvo por objeto:

“(...) establecer el marco jurídico de la integración de los subsistemas que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros con el fin de, entre otros, mejorar la calidad de vida de la ciudadanía, garantizar la mayor cobertura del servicio de transporte público dentro del Distrito Metropolitano de Quito y la movilidad, a través de la implementación de servicios públicos de calidad, accesibles, seguros,

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2022-3937-O

Quito, D.M., 28 de septiembre de 2022

inteligentes, eficientes y respetuosos con el ambiente.”

Debe considerarse que el marco jurídico relativo al tránsito, transporte y seguridad vial, fue reformado mediante la Ley Orgánica Reformativa de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (Quinto Suplemento del Registro Oficial 512, 10-VIII-2021); es decir, posterior a la sanción de la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020, lo cual deberá ser analizado por la Comisión de Movilidad, para efectos de la propuesta de reforma, de ser el caso.

Por lo tanto, de conformidad con las disposiciones legales citadas, el Concejo Metropolitano, es el órgano competente para regular y planificar *el tránsito, el transporte y la seguridad vial* en el Distrito Metropolitano de Quito, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, dentro del marco definido en el plan de ordenamiento territorial del Distrito, siendo éste un requisito indispensable para el efecto.

Se recuerda que de conformidad con el artículo 116 del COOTAD, la regulación es la capacidad de emitir la normatividad necesaria para el adecuado cumplimiento de la política pública y la prestación de los servicios; y la planificación, es la capacidad para establecer y articular las políticas, objetivos, estrategias, y acciones como parte del diseño, ejecución y evaluación de planes, programas y proyectos.

EN RELACIÓN CON LA COMISIÓN DE MOVILIDAD

El artículo 326 del COOTAD señala que *los órganos legislativos de los gobiernos autónomos descentralizados, conformarán comisiones de trabajo las que emitirán conclusiones y recomendaciones que serán consideradas como base para la discusión y aprobación de sus decisiones.*

Por su parte, el artículo 20 del Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito establece que *las comisiones del Concejo Metropolitano son órganos asesores del Cuerpo Edilicio conformados por concejales y concejales metropolitanos, cuya principal función consiste en emitir: antecedentes, conclusiones, recomendaciones y dictámenes para resolución del Concejo Metropolitano sobre los temas puestos en su conocimiento.*

En relación con la Comisión de Movilidad, de acuerdo con el artículo 22 del Código Municipal, ésta se encuentra dentro del **“Eje territorial: que busca desarrollar un territorio que consolide entornos favorables, regularizando la propiedad desde el punto de vista de la equidad social, identidad local y sostenibilidad ambiental, dotándolo de la infraestructura vial que mejore la circulación vehicular,”** junto con las comisiones de: *Uso de Suelo; Comisión de Ambiente; Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio; Comisión de Vivienda y Hábitat; Comisión de Propiedad y Espacio Pública; y, Comisión de Ordenamiento Territorial.*

El artículo 67 del Código Municipal, establece las atribuciones y responsabilidades de las comisiones del Concejo Metropolitano, en lo relevante, sobre la Comisión de Movilidad establece que: **“Los deberes y atribuciones de las comisiones del Concejo Metropolitano son las determinadas en la normativa nacional y metropolitana vigente dentro de su ámbito de acción correspondiente, detallado a continuación: [...] Comisión de Movilidad: Estudiar, elaborar y proponer al Concejo proyectos normativos relativos a la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte público, privado y comercial; y, seguridad vial en el Distrito.”** (lo subrayo)

Por lo tanto, le corresponde a la Comisión de Movilidad, en concordancia con las letras a) y c) del artículo 35 del Código Municipal, conforme el estudio y elaboración de la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte público, privado y comercial, y, seguridad vial en el Distrito, proponer al Concejo Metropolitano el proyecto normativo reformativo del Libro IV.2 de la Movilidad, cuyos textos vigentes fueron aprobados mediante la Ordenanza Metropolitana No. 017-020.

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2022-3937-O

Quito, D.M., 28 de septiembre de 2022

ii. Observaciones específicas al Proyecto

En el presente apartado constan los comentarios jurídicos específicos respecto al contenido de la exposición de motivos, considerandos y articulado del Proyecto.

1. Primero. De conformidad con el artículo 322 del COOTAD, los proyectos de ordenanzas deben referirse a una sola materia y contendrán, de manera general: (i) la exposición de motivos, (ii) los considerandos que lo fundamentan y, (iii) la expresión clara de los artículos que se derogan, reforman o añaden con la nueva ordenanza. El efecto del incumplimiento de estos requisitos es que el proyecto no deba ser tramitado.

El Proyecto contendría los elementos indicados en el párrafo inmediato precedente (i) al referirse a una sola materia; (ii) contener una exposición de motivos que justifica la necesidad de la propuesta, por lo que la misma debe estar en armonía con la parte considerativa y resolutive del proyecto; (iii) los considerandos deben referirse a las normas o hechos fácticos que justifican el Proyecto, incluyendo aquellas relacionadas con las competencias del Concejo Metropolitano (órgano legislativo del GAD DMQ) que permitirían su sanción, así como las competencias de los órganos administrativos a cuyo cargo se ejecutarán acciones propuestas; y, (iv) establecer el articulado que se incorpora o se reforma.

2. Segundo. Respecto al articulado del proyecto, se observa lo siguiente:

Las reformas contenidas en los artículos del uno al cinco (1 al 5) que forman parte de las disposiciones relativas a la *Gestión del Servicio de Transporte Público*, hacen referencia al procedimiento para la asignación de rutas, incluida la “reestructuración” y creación de nuevas rutas, mediante concurso público, sobre lo cual, de manera general, se recomienda observar las disposiciones contenidas en la Ley Orgánica de Transporte y su Reglamento, a fin de que el procedimiento para el otorgamiento de títulos habilitantes cumpla con el principio de seguridad jurídica, en concordancia con la competencia asignada al Concejo Metropolitano en la letra a) del artículo 87 del COOTAD, y las recomendaciones emitidas por la Procuraduría General del Estado en el Informe de Control Legal emitido mediante Oficio No. 19207 sobre el procedimiento y fases de la contratación del concurso público para “Asignación de Rutas para el Distrito Metropolitano de Quito, en el marco de lo señalado en la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020”.

La aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y su reforma publicada en el Quinto Suplemento del Registro Oficial 512, 10-VIII-2021, su reglamento, así como las normas expedidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en relación a las reformas planteadas, es obligatoria. Por lo tanto, considerando los textos de las reformas planteadas, se deberá citar este marco jurídico para su observancia.

Sobre las reformas propuestas a partir del artículo 7 en adelante, y de acuerdo con las disposiciones contenidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y su reforma publicada en el Quinto Suplemento del Registro Oficial 512, 10-VIII-2021, así como su Reglamento, cuya adecuada aplicación sobre cada uno de los textos propuestos, corresponderá justificar al área técnica competente de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, se cita en general lo siguiente:

“Art. 30.4.- Atribuciones de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, metropolitanos y municipales.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, metropolitanos y municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, tendrán las atribuciones de conformidad con la Constitución, la Ley y las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre, dentro de su jurisdicción, con observación de lo dispuesto en la presente Ley, su Reglamento y 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.”

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2022-3937-O

Quito, D.M., 28 de septiembre de 2022

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales en el ámbito de sus competencias y dependiendo del modelo de gestión asumido, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes viales, estatales, urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su circunscripción territorial y jurisdicción.”

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

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;

h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación. El Ministerio del sector establecerá el marco referencial correspondiente;

i) Aprobar las normas de regulación y control de transporte terrestre y tránsito y seguridad vial dentro de la zona urbana y rural de su jurisdicción ubicada dentro de la red vial estatal;

m) Regular y suscribir los títulos habilitantes de servicios de transporte terrestre, que operen dentro de sus circunscripciones territoriales;

“Art. 48.- Garantía en la transportación de grupos de atención prioritaria.- (...)

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y los Gobiernos Autónomos Descentralizados dentro del ámbito de su competencia, establecerán los mecanismos de compensación a la transportación terrestre relacionados con las tarifas diferenciadas, las mismas que no serán subsidiadas por la administración pública, sino que se deberán incluir dentro de los estudios tarifarios correspondientes a cada modalidad.”

“Art. 55.- *El transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación.”* (lo subrayo)

“Art. 56.- Prestación del servicio de transporte público.- (Reformado por el Art. 11 de la Ley s/n, R.O. 407-2S, 31-XII-2014; y Sustituido por el Art. 40 de la Ley s/n R.O. 512-5S, 10-VIII-2021).- *El servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado u otorgado mediante el respectivo título habilitante a operadoras legalmente constituidas, sobre la base de un informe técnico de las necesidades definidas en el Plan de Rutas y Frecuencias aprobado por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o por los Gobiernos Autónomos Descentralizados, de acuerdo con sus competencias, con base en el respectivo Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.*

Para operar un servicio público de transporte deberá cumplir con los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento.

Comprende también al que se presta mediante tranvías, metros, teleféricos, funiculares y otros similares y será servido a través de rutas, cables o fajas transportadoras preestablecidas.” (subrayado y resaltado me pertenece)

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2022-3937-O

Quito, D.M., 28 de septiembre de 2022

“Art. 56.a.- De los tipos de Transporte Público de Pasajeros.- (...) El transporte público de pasajeros, se hará en rutas definidas por un origen, un destino y puntos intermedios, resultantes de un análisis técnico y un proyecto sustentado, sujetos a una tarifa.” (lo subrayo)

“Art. 76.- Del Contrato, Permiso o Autorización para la prestación de servicios de transporte público.- (Sustituido por el Art. 59 de la Ley s/n R.O. 512-5S, 10-VIII- 2021).- El contrato de operación para la prestación del servicio de transporte público de personas, animales y/o bienes es el título habilitante mediante el cual el Estado entrega a una persona jurídica que cumpla los requisitos legales, la facultad de establecer y prestar los servicios a los cuales se refiere la Ley, así como para el uso de rutas, frecuencias y vías públicas.

El contrato de operación de servicio del transporte público se sujetará al procedimiento especial establecido en el Reglamento.” (...)

***Disposición General Cuadragésima Octava.-** (Agregada por el Art. 166 de la Ley s/n R.O. 512-5S, 10-VIII-2021).- La presentación de la solicitud para la obtención del título habilitante para la prestación del servicio de transporte Terrestre público y comercial en las zonas solicitadas o para actividades específicas, estará condicionada al estudio técnico de necesidad de senado que obedecerá mínimamente a criterios de oferta y demanda de todos los modos de transporte, costo beneficio, inflación, manejo ambiental, preferencia de vehículos no contaminantes, caracterización vial, priorización del transporte público, que realizará la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.*

El procedimiento para el otorgamiento de títulos habilitantes observará criterios de equidad de género e inclusión en favor de los migrantes retornados, personas pertenecientes a comunidades, pueblos o nacionalidades y los grupos de atención prioritaria.”

Por su parte, el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, vigente, dispone:

“Art. 30.- Las ordenanzas que expidan los GADs en el ejercicio de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, guardarán armonía con las políticas emitidas por el Ministerio del sector, y se enmarcarán en las disposiciones de carácter nacional emanadas de la ANT. Para tales efectos, las ordenanzas que se expidieren deberán ser comunicadas a la ANT inmediatamente luego de su aprobación, para el control correspondiente.” (subrayado me pertenece)

“Art. 65.- Títulos habilitantes.- Son los instrumentos legales mediante los cuales la Agencia Nacional de Tránsito, las Unidades Administrativas, o los GADs, en el ámbito de sus competencias, autorizan la prestación de los servicios de transporte terrestre público, comercial y por cuenta propia, de personas o bienes, según el ámbito de servicio de transporte que corresponda, en el área asignada.

Además de los requisitos establecidos en la Ley y el presente Reglamento, se observarán aquellos que mediante regulación establezca la ANT.” (...) (subrayado me pertenece)

“Art. 66.- Contrato de operación: es el título habilitante mediante el cual el Estado concede a una persona jurídica, que cumple con los requisitos legales y acorde al proyecto elaborado, la facultad de establecer y prestar los servicios de transporte terrestre público de personas en los ámbitos y vehículos definidos en el artículo 63 de este Reglamento.”

“Art. 75.- La vigencia de los títulos habilitantes de transporte terrestre será de diez (10) años renovables de acuerdo con el procedimiento establecido por la Agencia Nacional de Tránsito o por los GADs.” (...) (lo subrayo)

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2022-3937-O

Quito, D.M., 28 de septiembre de 2022

“Art. 76.- El contrato de operación deberá contener como mínimo: (...) 2. Descripción detallada del servicio, incluyendo la cobertura, rutas y frecuencias que comprenderá el mismo, acorde al proyecto aprobado; (se subraya)”

“Art. 82.- Los GADs regularán mediante ordenanza el procedimiento para el otorgamiento de los títulos habilitantes que en el ámbito de sus competencias les corresponda otorgar. En lo posible, y para procurar contar con procedimientos homogéneos a nivel nacional, podrán observar el procedimiento que se detalla en el presente capítulo. En el caso de que un GADs asuma la operación directa del servicio de transporte público o comercial, enviará la información operacional requerida por la ANT. En los títulos habilitantes se hará constar que para el ingreso a zonas urbanas se observarán las ordenanzas emitidas por los GADs municipales y metropolitanos en el marco de sus planes de ordenamiento territorial y movilidad.” (lo subrayo)”

“Art. 111.- Las variantes son derivaciones de la ruta cuya coincidencia y divergencia con ésta, así como, el número máximo de variantes por ruta, podrán ser fijadas por la Agencia Nacional de Tránsito, sus Unidades Administrativas, o por los GADs, según corresponda.”

“Art. 112.- La Agencia Nacional de Tránsito establecerá el Plan Nacional de Rutas y Frecuencias para el servicio público de transporte terrestre de personas, para lo cual tomará en cuenta los informes técnicos elaborados por las Unidades Administrativas y por los GADs. Este Plan Nacional será de conocimiento público.”

“Art. 114.- El uso de las rutas (líneas de servicios) y frecuencias está ligado al título habilitante otorgado a la operadora; el otorgamiento de rutas y frecuencias será fijado en el título habilitante sobre la base de un estudio técnico y económico, precautelando los intereses de los usuarios y operadores y promoviendo el desarrollo de todos y cada uno de los servicios de transporte terrestre de conformidad con lo establecido en las regulaciones emitidas por la Agencia Nacional de Tránsito.” (se subraya)”

Por lo que, en consideración con las normas citadas, así como las recomendaciones emitidas por la Procuraduría General del Estado en el Informe de Control Legal emitido mediante Oficio No. 19207 sobre el procedimiento y fases de la contratación del concurso público para “Asignación de Rutas para el Distrito Metropolitano de Quito, en el marco de lo señalado en la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020”, las cuales son de cumplimiento obligatorio y, atendiendo las reformas contenidas en el proyecto de ordenanza remitido por la Comisión de Movilidad que motiva el presente informe, a los principios de eficacia y coordinación establecidos en los artículos 3 y 9 del Código Orgánico Administrativo, se consideró pertinente revisar y analizar -en una mesa de trabajo conformada por los órganos administrativos relacionados con el proyecto normativo- las observaciones identificadas en relación al proyecto de ordenanza remitido, las cuales se adjuntan al presente informe “COMPARATIVO REFORMA OBSERV. PM”

En función de lo indicado, se remite el resultado de las mesas de trabajo indicadas, conforme el acta de trabajo que se adjunta al presente, documento que recoge los criterios técnicos y jurídicos de los órganos participantes de la mesa de trabajo, para consideración de la Comisión de Movilidad. “ACTA DE MESA DE TRABAJO”

Finalmente, se informa que la numeración de los artículos a sustituir conforme el texto presentado, han sido codificados; por lo que es necesario que los mismos sean actualizados en el texto definitivo del proyecto de ordenanza, a fin de identificar claramente los artículos a reformar.

4. CONCLUSIONES

Con base en los fundamentos expuestos, la Procuraduría Metropolitana, respecto al requerimiento, concluye y, según el caso, recomienda lo siguiente:

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2022-3937-O

Quito, D.M., 28 de septiembre de 2022

- a) El órgano legislativo del GAD DMQ es competente para conocer el proyecto de ordenanza objeto del presente informe, según las consideraciones efectuadas al respecto;
- b) La aprobación del Proyecto, por ser una propuesta de ordenanza, seguirá el procedimiento establecido en el artículo 322 del COOTAD y, adicionalmente, en lo relevante, el procedimiento establecido en la Resolución C-074, de 8 de marzo de 2016;
- c) En atención a las competencias de las comisiones del Concejo Metropolitano, el Proyecto, como lo ha sido, deberá ser tramitado y propuesto por la Comisión de Movilidad;
- d) Las observaciones y resultados de la mesa de trabajo antes descrita y que se adjuntan al presente informe, constituyen elementos de opinión de carácter no vinculante, que se ponen a consideración de la Comisión para el análisis y evaluación respectiva.
- e) En función del requerimiento realizado y las presentes conclusiones, la Procuraduría Metropolitana no encuentra impedimento legal para que la Comisión de Movilidad, de considerarlo pertinente, continúe con el trámite previsto para la aprobación del Proyecto.

El presente informe no se refiere al contenido y aspectos de carácter técnico que, en razón de su competencia material, son de responsabilidad de los órganos correspondientes del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito; y por consiguiente, tampoco se refiere a las determinaciones o decisiones, cuya evaluación de mérito, oportunidad y conveniencia corresponden al órgano legislativo.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Mgs. Marcelo Sánchez Montenegro
**SUBPROCURADOR DE ASESORÍA GENERAL
PROCURADURÍA METROPOLITANA DEL GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO -
SUBPROCURADURÍA DE ASESORÍA JURÍDICA**

Referencias:
- GADDMQ-DC-SOCP-2022-0422-M

Anexos:
- COMPARATIVO REFORMA OBSERV. PM.pdf
- informe_control_legal_pge_rutas (1).pdf
- ACTA DE MESA DE TRABAJO.pdf

Copia:
Señor Magíster
Sandro Vinicio Vallejo Aristizabal
**Procurador Metropolitano
PROCURADURÍA METROPOLITANA DEL GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

Señora Abogada
Gabriela Alejandra Mendieta Jara
**Asesora de Alcaldía
ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO - ASESORÍA**

Señorita Doctora
Catalina Natalia Mosquera Jaramillo
**Asesora Jurídica - FD5
SECRETARIA DE MOVILIDAD - ASESORIA JURIDICA**

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2022-3937-O

Quito, D.M., 28 de septiembre de 2022

Señor Abogado
Pablo Antonio Santillan Paredes
Secretario General
SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Señor Doctor
Willians Eduardo Saud Reich
Asesor de Despacho
PROCURADURÍA METROPOLITANA DEL GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señora Magíster
Virna Jeannet Vásquez Soria
Servidor Municipal 13
**PROCURADURÍA METROPOLITANA DEL GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO -
SUBPROCURADURÍA DE ASESORÍA JURÍDICA**

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Virna Jeannet Vásquez Soria	vv	PM-ASE	2022-09-28	
Aprobado por: Marcelo Sánchez Montenegro	msm	PM-ASE	2022-09-28	

