

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2843-O

Quito, D.M., 30 de octubre de 2020

Asunto: Informe en relación con el oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2020-3759-O y la resolución Nro. 035-CMO-2020

Señora Abogada
Damaris Priscila Ortiz Pasuy
Secretaria General del Concejo (E)
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

En relación con el oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2020-3759-O, de 28 de octubre de 2020 y la resolución Nro. 035-CMO-2020, a requerimiento de la Comisión de Movilidad (la «Comisión»), presento el siguiente Informe Jurídico (el «Informe»):

1. Competencia

1. Emito el Informe fundamentado en el art. 11 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito; la Resolución A-005, del Alcalde Metropolitano, de 20 de mayo de 2019; y, el oficio No. 0000095, de 27 de mayo de 2019, del Procurador Metropolitano.

2. Ámbito y objeto

2. El objeto de este Informe es expresar a la Comisión, el criterio de la Procuraduría Metropolitana respecto a lo siguiente (el «Requerimiento»): «[I]a Comisión de Movilidad [...] durante el tratamiento del único punto: “Conocimiento de la resolución No. C 090-2020 adoptada por el Concejo Metropolitano en sesión extraordinaria Nro. 100 realizada el 22 de octubre de 2020 [...], resolvió: [...] dentro del ámbito de sus competencias, en el término de 48 horas, emitan los informes jurídico y técnico correspondientes».

3. En atención al Requerimiento, este Informe se refiere a los siguientes asuntos: (i) competencia, procedimiento y régimen jurídico aplicable al proyecto de «Ordenanza Metropolitana reformativa al Libro IV.2 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito que establece la integración de los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros» (el «Proyecto»); y, (ii) observaciones específicas en relación con el texto del Proyecto.

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2843-O

Quito, D.M., 30 de octubre de 2020

4. Este Informe tiene una naturaleza informativa, de conformidad con el art. 123 del Código Orgánico Administrativo y el ámbito de aplicación y requisitos previstos en el art. 1 letra c) de la resolución A-005, del Alcalde Metropolitano. La evaluación del mérito, oportunidad y conveniencia de las decisiones corresponde, en la etapa en la que se encuentra el Proyecto, al Concejo Metropolitano.

3. Marco para el análisis jurídico

5. En general, la Constitución de la República (la «Constitución»), el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización («COOTAD») y la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito («LORDMQ»), regulan, en lo relevante, las facultades legislativas del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito («GAD DMQ»).

6. En particular, según el núm. 6 del art. 264, en concordancia con el art. 266 de la Constitución, los art. 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, los gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos tienen la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre público dentro de su territorio

7. Por medio de oficio Nro. GADDMQ-AM-2019-0362-OF, de 25 de noviembre de 2019, el señor Alcalde Metropolitano, asumió la iniciativa legislativa del Proyecto.

8. Mediante oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2019-2287-O, de 28 de noviembre de 2020, la Secretaria General del Concejo efectuó la revisión de requisitos formales del Proyecto y lo remitió a conocimiento de la Comisión.

9. En lo más relevante, en sesión Nro. 047-extraordinaria, efectuada el 30 de septiembre de 2020, la Comisión, mediante la resolución Nro. 030-CMO-2020, dispuso a la Secretaría de Movilidad que, en el término de 3 días, remita el Proyecto depurado e incluya el procesamiento de las observaciones planteadas en la diferentes sesiones y mesas de trabajo realizadas para el efecto.

10. Mediante Oficios Nros. SM-2020-2181, de 2 de octubre de 2020 y SM-2020-2190, de 5 de octubre de 2020, suscritos por el Secretario de Movilidad, se remitió a la Comisión el Proyecto con el link para su descarga.

11. En la sesión del Concejo Metropolitano Nro. 100 extraordinaria, efectuada el 22 de octubre de 2020, en relación con el único punto del día: «Primer debate del proyecto de “Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2843-O

Quito, D.M., 30 de octubre de 2020

Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ)», se emitió la resolución Nro. C-090-2020, que en su artículo único indica: «[a]probar la moción presentada por la Concejala Metropolitana Brith Vaca, que señala: Que la versión del proyecto “Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ)”, retorne a la Comisión de Movilidad para que elabore el texto definitivo de este proyecto, a fin de que se presente al Concejo Metropolitano en pleno, de acuerdo a los literales c) y d) del artículo 13 de la Resolución C074 de 08 de marzo de 2016; y, conforme el procedimiento parlamentario y el régimen jurídico aplicable, previo a su conocimiento en primer debate».

4. Análisis y criterio jurídico

12. Como ha quedado anotado, este Informe se acota en función del Requerimiento, y, por tanto, se refiere a: (i) competencia, procedimiento y régimen jurídico aplicable al Proyecto; y, (ii) observaciones específicas en relación con el texto del Proyecto.

4.1. Competencia, procedimiento y régimen jurídico aplicable al Proyecto

13. 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».

14. 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.

15. 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.

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2843-O

Quito, D.M., 30 de octubre de 2020

16. Con este contexto, respecto al contenido normativo del Proyecto, *grosso modo*, ha de considerarse:

- 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;
- De conformidad con los arts. 322 y 323 del COOTAD, el Proyecto es una propuesta de Ordenanza por establecer disposiciones normativas relativas a un asunto de interés general para el DMQ; y,
- La aprobación de un proyecto de ordenanza seguirá el procedimiento establecido en el art. 322 del COOTAD y, adicionalmente el previsto, en lo relevante, en la Resolución C-074, de 8 de marzo de 2016.

4.1.1. En relación con la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre dentro del territorio del Distrito Metropolitano de Quito

17. La competencia para la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte terrestre del GAD DMQ dentro del territorio del Distrito Metropolitano de Quito tiene fuente constitucional y legal.

18. En *primer lugar*, la Constitución establece:

- En el art. 264, núm. 6 (énfasis añadido): «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 [...]»; y,
- En el art. 266 (énfasis añadido): «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».

19. En *segundo lugar*, el COOTAD determina:

- En el art. 84, letra q) (énfasis añadido): «Son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano: [...] q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio [...]»; y,
- En el art. 130 (énfasis añadido): «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

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2843-O

Quito, D.M., 30 de octubre de 2020

tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal. La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia. Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código. Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional; y el cantonal, en tanto no lo asuman los municipios. En lo aplicable estas normas tendrán efecto para el transporte fluvial».

20. En *tercer lugar*, la LOTTTSV establece, en el art. 30.4 (énfasis añadido): «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 [...]».

21. En *cuarto lugar*, por medio de la Resolución Nro. 006-CNC-2012, de 26 de abril de 2012, el Consejo Nacional de Competencias resolvió transferir progresivamente 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 -*art. 1-*, estableciendo para el efecto diversos modelos de gestión -*modelos: A, B, C-*, insertando dentro del primero -*A-* al GAD DMQ conjuntamente con los cantones de Cuenca y Guayaquil.

22. Esta competencia específica del GAD DMQ, se ejercita con el alcance previsto en el art. 67 del Código Orgánico Administrativo («COA») que dispone (énfasis añadido): «Art. 67.- Alcance de las competencias atribuidas. El ejercicio de las competencias asignadas a los órganos o entidades administrativas incluye, no solo lo expresamente definido en la ley, sino todo aquello que sea necesario para el cumplimiento de sus funciones».

23. En *quinto lugar*, específicamente sobre el establecimiento de tarifas en relación con el servicio de transporte público de pasajeros dentro del Distrito Metropolitano de Quito:

(a) De conformidad con los arts. 85 y 55 letra e. del COOTAD, es competencia exclusiva

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2843-O

Quito, D.M., 30 de octubre de 2020

del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, fijar tarifas en relación con los servicios que presta;

(b) Corresponde a los concejos metropolitanos, según el art. 87 letra a. del COOTAD, ejercer la facultad normativa en materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones;

(c) El núm. 4 del art. 30 de la LOTTTSV, establece que los Gobiernos autónomos descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción;

(d) Con ese contexto, el ejercer la facultad normativa el Concejo Metropolitano del GAD DMQ, le corresponde a tal órgano establecer la estructura tarifaria y las tarifas específicas, así como sus modificaciones;

(e) A modo ilustrativo:

- El art. IV.2.136 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito («Código Municipal»), determina: «es competencia del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en el ejercicio de su autonomía, establecer la estructura tarifaria a ser aplicada en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito y establecer los mecanismos que considere necesarios para el cumplimiento de las normas del ordenamiento jurídico nacional y local vigente»; y,
- El art. IV.2.320, relativo específicamente la estructura tarifaria, establece: «[l]a estructura o régimen tarifario al que se sujetarán los usuarios por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros dentro del Distrito Metropolitano de Quito, será el determinado por el Concejo Metropolitano, en ejercicio de sus facultades, el mismo que dispondrá el valor por concepto de tarifa, forma de cobro, mecanismos de integración y distribución de los ingresos producto del recaudo, conforme los principios, objetivos y conceptos contenidos en los artículos siguientes, cuya aplicación será obligatoria por parte de los operadores que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros».

24. Con ese contexto, el GAD DMQ podría emitir disposiciones normativas relativas al transporte público de pasajeros, en particular, sobre la integración de los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros y la fijación de su tarifa.

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2843-O

Quito, D.M., 30 de octubre de 2020

4.1.2. En relación con el procedimiento parlamentario y la Comisión de Movilidad

25. *Primero.* De conformidad con el art. 322 del COOTAD, los proyectos de ordenanzas, deben referirse a una sola materia y contendrán, *grosso modo*: (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.

26. La Secretaría del Concejo, según sus atribuciones y competencias, se pronunció en relación con los aspectos formales del Proyecto. En efecto, determinó que la Comisión es competente para el procesamiento del Proyecto y, que cumple los requisitos formales del art. 322 del COOTAD y aquellos pertinentes de la resolución C-074.

27. La determinación de la comisión del Concejo Metropolitano competente para el procesamiento de un proyecto de ordenanza metropolitana, al igual que la verificación de los requisitos formales es, en principio, de quien efectúa la calificación del Proyecto (la Secretaría del Concejo), y, luego, del órgano emisor de la norma, en este caso del Concejo Metropolitano. Sin perjuicio de ello, conviene efectuar las siguientes consideraciones.

28. *Segundo.* El Código Municipal, en el art. I.1.1, establece que las comisiones del Concejo Metropolitano son órganos asesores del Cuerpo Edificio 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.

29. El art. I.1.3 *ibídem*, determina que las comisiones del Concejo Metropolitano se fundamentan en los cuatro ejes estratégicos de la Administración Metropolitana:

- Eje económico: que busca impulsar una economía productiva, competitiva, diversificada y solidaria que proporcione bienestar a toda la población y genere empleo y trabajo;
- Eje social: que trata de promover una sociedad equitativa, solidaria e incluyente que respete la diversidad social y cultural, que construya una cultura de paz entre sus habitantes, con acceso a una mejor calidad de vida en educación, salud, seguridad, cultura, recreación y demás;
- 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, y;

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2843-O

Quito, D.M., 30 de octubre de 2020

- Eje de gobernabilidad e institucionalidad: que trata de construir una cultura política ciudadana y un marco institucional que haga posible la gobernabilidad democrática y el cumplimiento de las normas de convivencia.

30. Según el art. I.1.4, la Comisión forma parte del eje territorial con las siguientes comisiones permanentes: (i) Comisión de Uso de Suelo; (iii) Comisión de Ambiente; (iii) Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio; (iv) Comisión de Vivienda y Hábitat; (v) Comisión de Propiedad y Espacio Público; y, (vi) Comisión de Ordenamiento Territorial.

31. En particular, el art. I.1.48 del Código Municipal, que establece atribuciones y responsabilidades específicas de las comisiones del Concejo Metropolitano, respecto a la Comisión de Movilidad establece lo siguiente (énfasis añadido): El art. I.1.48 del Código Municipal indica los deberes y atribuciones de cada una de las Comisiones del Concejo Metropolitano, concretamente, respecto a la Comisión, indica (énfasis añadido): «Art. I.1.48.- Ámbito de las comisiones.- 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»;

32. Con ese contexto, por el objeto del Proyecto, la Comisión tiene competencia para su procesamiento, como en efecto la ha efectuado.

33. *Tercero.* Como se anticipó, la aprobación de un proyecto de ordenanza, *grosso modo*, seguirá el procedimiento establecido en el art. 322 del COOTAD y, adicionalmente el previsto, en lo aplicable, en la Resolución C-074, de 8 de marzo de 2016.

4.2. Observaciones específicas al Proyecto

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

4.2.1. Aspectos generales

35. *Primero.* Por el contenido del Proyecto, corresponde a los entes y órganos especializados en cada materia, informar al Concejo Metropolitano sobre los asuntos técnicos, en especial, aquellos relacionados con la oportunidad, mérito y conveniencia de al menos:

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2843-O

Quito, D.M., 30 de octubre de 2020

- Estructura, componentes, elementos, planificación y condiciones de la integración del Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros;
- Fases de integración propuesta y temporalidad para desarrollo;
- Condiciones de la prestación del servicio integrado;
- Reestructuración de rutas;
- Modelo de gestión previsto;
- Metodología para el cálculo, componentes y esquemas de tarifas;
- Mecanismos de recaudación y formas de pago por contraprestación de servicios de transporte público; y,
- Concurso público para la asignación de rutas.

36. *Segundo.* En relación con la exposición de motivos y considerandos del Proyecto, en calidad de asesoría y con respeto a la regla de iniciativa legislativa prevista a favor de las autoridades de elección popular en la letra b) del art. 88 del COOTAD y en la letra d) del art. 90 del COOTAD, sería recomendable:

- Eliminar aquellos que no se relacionan directamente con la fundamentación del Proyecto;
- Describir la exposición de motivos como una presentación que hace el Concejo sobre el texto del Proyecto y no la Secretaría de Movilidad; y,
- Incluir dentro de los considerandos al art. 55 letra e) del COOTAD, que establece: «[l]os gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley; [...] e) Crear, modificar, exonerar o suprimir mediante ordenanzas, tasas, tarifas y contribuciones especiales de mejoras».

37. *Tercero.* Los informes que los diversos órganos y entes del GAD DMQ emiten en relación con proyectos de ordenanzas o resoluciones, constituyen, de acuerdo con el COA (art. 123), actos de simple administración.

38. De conformidad con el Código Municipal y el procedimiento parlamentario previsto en la resolución Nro. C-074, de 8 de marzo de 2016, los informes que los diversos órganos y entes del GAD DMQ emiten en relación con proyectos de ordenanzas o resoluciones fundamentan el Informe de Comisión. Por ende, si ya consta en el texto del Proyecto la referencia expresa al Informe de Comisión, no habría que citar nuevamente los informes de los diversos órgano y entes del GAD DMQ.

39. *Cuarto.* Por motivos de técnica legislativa y seguridad jurídica, convendría:

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2843-O

Quito, D.M., 30 de octubre de 2020

- Eliminar las frases que aparecen en color rojo y que se refiere a asuntos que no han sido previstos, específicamente, como parte del Proyecto; y
- Mantener la identificación de los Títulos, Capítulos, Secciones, en números romanos, como consta en el Código Municipal.

4.2.2. Consideraciones particulares en relación con el articulado del Proyecto

40. En relación con el articulado del Proyecto, en calidad de asesoría jurídica y con respeto a la regla de iniciativa legislativa prevista a favor de las autoridades de elección popular en la letra b) del art. 88 del COOTAD y en la letra d) del art. 90 del COOTAD, se recomienda considerar lo siguiente:

41. *Primero.* Por técnica legislativa, en específico, estructura de la norma (núcleo normativo), sería oportuno modificar el texto que se refiere a la integración operacional que consta tercero en la sección 2 del capítulo que se incorporaría al Libro IV.2 del Código Municipal. Una opción podría ser la siguiente: «Artículo (...) Integración operacional.- La integración operacional comprende a la interconexión de los diferentes subsistemas de transporte público que deberán gestionarse de manera centralizada en un entorno intermodal».

42. En la sección 2 del capítulo que se incorporaría al Libro IV.2 del Código Municipal, constan dos artículos que se identifican con el mismo epígrafe: «Integración operacional», convendría que al menos uno de ellos se modifique. Una opción podría ser que el artículo que consta en la página 18 cambia su epígrafe al siguiente: «Reestructuración de Rutas».

43. *Segundo.* El Concejo Metropolitano, de considerarlo pertinente, además de los lineamientos previstos, podría sujetar la prestación del servicio integrado a planes de operación anuales que contengan el conjunto de parámetros y criterios que definen y limitan la operación a cargo de una operadora en la correspondiente zona de operación y que incluye, entre otros aspectos, las rutas, las estaciones, los itinerarios, los intervalos, las frecuencias de servicio, administración de vehículos y medios, y más aspectos de orden técnico.

44. *Tercero.* En relación con el mecanismo de recaudación de ingresos por tarifas, se ha de considerar que de conformidad con el art. 217 del COOTAD, no habrá destinaciones especiales de rentas. En ese sentido, el informe técnico que emita el órgano de políticas de movilidad en el GAD DMQ, debería referirse a la oportunidad, mérito y conveniencia del Fideicomiso previsto.

45. De acuerdo con el modelo párrafo relativo a los ingresos monetarios y su

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2843-O

Quito, D.M., 30 de octubre de 2020

distribución del Proyecto, la recaudación tarifaria que se produzca deberá centralizarse en la gestión del Administrador del Sistema que incluye un Fideicomiso custodio de dichos fondos. Por seguridad jurídica, convendría que en el Proyecto se establezcan, al menos, las instrucciones base al Fideicomiso, sobre las cuales desarrollaría su acción el Administrador del Sistema, y se consideré, en general el régimen jurídico aplicable de las finanzas públicas en lo que sea aplicable.

5. Conclusiones

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

(a) El órgano legislativo del GAD DMQ es competente para conocer el Proyecto, según las consideraciones efectuadas en este informe;

(b) La aprobación del Proyecto, por ser una propuesta de ordenanza metropolitana, seguirá el procedimiento establecido en el art. 322 del COOTAD y, adicionalmente, en lo que le sea aplicable, el procedimiento establecido en la Resolución C-074, de 8 de marzo de 2016;

(c) La Comisión de Movilidad, según el art. I.1.48 del Código Municipal, es competente para conocer y tratar el Proyecto;

(d) Se recomienda considerar las observaciones efectuadas en el apartado 4.2 de este Informe; y,

(e) Se recomienda al Concejo Metropolitano que requiera a los órganos y dependencias del GAD DMQ, según su competencia material, los informes técnicos correspondientes que justifiquen y motiven la implementación, aplicación y control, según el caso, de las reformas propuestas en el Proyecto, en el evento de que fuesen aprobadas por el Concejo Metropolitano.

47. Por ser un asunto relevante en el tratamiento del Proyecto, me ratifico en el Informe emitido el 15 de octubre, por medio de Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2635-O, que se refirió al entonces denominado como proyecto de «Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ)».

48. El presente Informe no se refiere al contenido y los aspectos de carácter técnico que, en razón de su competencia material, corresponden, de forma exclusiva, a la responsabilidad de los órganos técnicos correspondientes del GAD DMQ; tampoco se

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2843-O

Quito, D.M., 30 de octubre de 2020

refiere a las determinaciones o decisiones, cuya evaluación de mérito, oportunidad y conveniencia, corresponden a otros órganos y dependencias de la Municipalidad.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Abg. Fernando Andre Rojas Yerovi
SUBPROCURADOR METROPOLITANO

Referencias:

- GADDMQ-SGCM-2020-3759-O

Anexos:

- Proyecto ordenanza integración subsistemas transporte enviado por presidencia.pdf
- resol_no_013_-_14_oct_2020.pdf

Copia:

Señor Doctor
Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo
Concejal Metropolitano