

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2909-O

Quito, D.M., 09 de noviembre de 2020

Asunto: Informe en relación con el oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2020-3623-O y la resolución Nro. 032-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-2020-3623-O, de 16 de octubre de 2020, y la resolución Nro. 032-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 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»): «[1]a Comisión de Movilidad [...] luego del tratamiento del segundo punto del orden del día: “*Conocimiento de la resolución No. C 086-2020 del Concejo Metropolitano, adoptada el 06 de octubre de 2020, mediante la cual se devuelve a la Comisión de Movilidad el proyecto de “Ordenanza que regula la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito y que autoriza su delegación al sector privado.” (IC-O-2019-039); y, resolución al respecto”, resolvió: En cumplimiento a lo dispuesto en la resolución No. C 086-2020 del Concejo Metropolitano, solicitar que [...] en el ámbito de sus competencias, actualicen, en su orden, los informes técnicos y jurídico, respecto del proyecto de ordenanza que regula la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito y que autoriza su delegación al sector privado, el cual recibió el dictamen favorable contenido en el IC-O-2019-039 de 20 de febrero de 2019, cuyo texto se adjunta».*

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2909-O

Quito, D.M., 09 de noviembre de 2020

3. En atención al Requerimiento, este Informe se refiere a los siguientes asuntos: (i) competencia, procedimiento y régimen jurídico aplicable al proyecto de «Ordenanza que regula la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito y que autoriza su delegación al sector privado» (el «Proyecto»); y, (ii) observaciones específicas en relación con el texto del Proyecto.

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 oportunidad, mérito y conveniencia en relación con el Proyecto corresponde al órgano legislativo.

3. Marco para el análisis jurídico

5. El art. 240 de la Constitución de la República (la «Constitución») establece que los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tienen facultades legislativas (limitadas) en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales.

6. La Constitución, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización («COOTAD») y la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial («LOTTTSV»), en el marco de las competencias atribuidas a cada nivel de Gobierno Autónomo Descentralizado («GADs»), en lo relevante, regulan la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio.

7. El Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito (el «Código Municipal»), publicado en el Registro Oficial (Edición Especial) Nro. 902 de 7 de mayo de 2019, en varios de sus capítulos regula asuntos relacionados con la planificación y control del tránsito y transporte terrestre dentro de su territorio en el territorio del Distrito Metropolitano de Quito.

8. Por medio de oficio Nro. A-0334, de 2 de octubre de 2018, el Alcalde Metropolitano asumió la iniciativa legislativa del Proyecto. Mediante oficio Nro. SG-3196, de 5 de octubre de 2018, la Secretaría General del Concejo Metropolitano efectuó la revisión de formalidades previstas en el régimen jurídico aplicable en relación con el Proyecto y lo remitió a la Comisión.

9. Mediante oficio identificado como Expediente PRO NO. 2018.03785, de 9 de noviembre de 2018, la Procuraduría Metropolitana emitió informe jurídico en relación con el proyecto.

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2909-O

Quito, D.M., 09 de noviembre de 2020

10. Por medio del Informe Nro. IC-0-2018-393, la Comisión emitió dictamen favorable en relación con el Proyecto para que el Concejo Metropolitano lo conozca en primer debate. En la sesión del Concejo Metropolitano efectuada el 13 de diciembre de 2018, se efectuó el primer debate del Proyecto.

11. Mediante Informe Nro. IC-O-2019-039, la Comisión emitió dictamen favorable en relación con el Proyecto para que el Concejo Metropolitano lo conozca en segundo debate

12. El Concejo Metropolitano, en la sesión realizada el 6 de octubre de 2020, resolvió, a través de la resolución Nro. C-86-2020, aprobar la moción presentada por la concejala metropolitana Mónica Sandoval y devolver a la Comisión el Proyecto.

13. Por otro lado, con de resolución Nro. A-070, de 7 de octubre de 2020, el Alcalde Metropolitano:

- Autorizó la delegación a la iniciativa privada del proyecto público que comprende la construcción, equipamiento y operación de los centros de revisión y control técnico vehicular del Distrito Metropolitano de Quito, a favor del gestor privado que resulte adjudicatario en un concurso público de acuerdo a ciertas condiciones específicas; y,
- Delegó a la Agencia Metropolitana de Tránsito, la organización y conducción de las etapas de selección del gestor privado para que construya, equipe, mantenga y opere los centros de revisión y control técnico vehicular del Distrito Metropolitano de Quito, de acuerdo a ciertas condiciones específicas.

4. Análisis y criterio jurídico

14. 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 en relación con el Proyecto

15. 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

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2909-O

Quito, D.M., 09 de noviembre de 2020

de los derechos reconocidos en la Constitución».

16. 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.

17. 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.

18. 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. Competencia del GAD DMQ en la planificación, regulación y control del tránsito y transporte terrestre en el Distrito Metropolitano de Quito

19. *Primero*. El art. 226 de la Constitución de la República (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».

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2909-O

Quito, D.M., 09 de noviembre de 2020

20. 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.

21. 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.

22. *Segundo*. Con esa base, 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.

23. 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».

24. 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-2020-2909-O

Quito, D.M., 09 de noviembre 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».

25. 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 [...]».

26. 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 terrestres 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.

27. En concordancia, mediante Resolución Nro. 003-CNC-2014 de 22 de septiembre de 2014, el Consejo Nacional de Competencias resolvió ratificar la competencia de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro del territorio cantonal a favor de los GADs metropolitanos y municipales, que fue transferida de manera obligatoria y definitiva mediante la Resolución N° 006-CNC-2012. En particular, de acuerdo al art. 20 núms. 2 y 3 de la Resolución Nro. 006-CNC-2012, son facultades y atribuciones específicas de los GADs municipales y metropolitanos que se encuentran comprendidos dentro del modelo de Gestión A, las de autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre; así como la de controlar el funcionamiento de estos

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2909-O

Quito, D.M., 09 de noviembre de 2020

centros.

28. *Tercero.* Con ese contexto, el GAD DMQ tiene la competencia exclusiva para la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio.

29. La competencia exclusiva para la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte terrestre en el territorio del Distrito Metropolitano se ejercitaría por el GAD DMQ 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».

4.1.2 Competencia específica del GAD DMQ con respecto a la revisión técnica vehicular

30. La revisión técnica vehicular se regula en diferentes cuerpos normativos, principalmente, la LOTTTSV, su Reglamento y, en el Distrito Metropolitano de Quito, el Código Municipal, e intervienen en diferentes aspectos y asuntos, varios órganos y entes administrativos.

31. *Primero.* En relación con los órganos y entes administrativos, conviene señalar respecto a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (la «Agencia Nacional de Tránsito») lo siguiente:

(a) El art. 13 de la LOTTTSV determina que los órganos del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial son: (i) Ministerio del Sector; (ii) La Agencia Nacional de Tránsito; y, (iii) Los GADs metropolitanos y municipales y sus órganos descentrados;

(b) La LOTTTSV, en el art. 16, establece que la Agencia Nacional de Tránsito es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del Sector, como del control del tránsito en las vías de la red estatal-troncales nacionales, en coordinación con los GADs;

(c) En efecto, en el art. 20 de la LOTTTSV, se enlistan las funciones y atribuciones del Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito, en lo relevante, en los núms. 2 y 6 se indica que, establecerá las regulaciones de carácter nacional en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, controlar y auditar en el ámbito de sus competencias su cumplimiento por parte de los GADs, de acuerdo al Reglamento que se expida para la

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2909-O

Quito, D.M., 09 de noviembre de 2020

presente Ley; y, aprobará las normas técnicas en el marco de las políticas públicas nacionales para la aplicación de la presente Ley y su Reglamento General; y,

(d) Finalmente, de conformidad con el art. 29, núms. 4, y 27 de la LOTTTSV, son funciones y atribuciones del Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Tránsito: (i) elaborar las regulaciones y normas técnicas para la aplicación de la presente Ley y su Reglamento y, someterlos a la aprobación del Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, (ii) auditar el funcionamiento de los centros de revisión y control técnico vehicular, los mismos que podrán ser concesionados por los GADs que hayan asumido la competencia.

32. Con ese contexto, la Agencia Nacional de Tránsito, en lo relevante para este Informe, (i) emite disposiciones normativas de carácter nacional en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, y auditoría dentro del marco de sus competencias, en especial, de carácter técnico para los centros de revisión y control vehicular concesiones o implementados emitirá normas técnicas; y (ii) audita el funcionamiento de los centros de revisión vehicular[1].

33. En cambio, la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Distrito Metropolitano de Quito (la «Agencia Metropolitana de Tránsito»), ejerce en la ciudad, la potestad de control del transporte terrestre particular, comercial y por cuenta propia, el tránsito y la seguridad asignadas de acuerdo al régimen jurídico aplicable al GAD DMQ, para lo cual, observa, en lo pertinente las políticas que emite la Secretaría de Movilidad.

34. *Segundo.* sobre los centros de revisión vehicular conviene considerar, en general, lo siguiente:

(a) La LOTTTSV, en el art. 30. 5, letra j, establece como competencia de los GADs municipales y metropolitanos, la autorización, concesión o implementación de los centros de revisión y control técnico vehicular, para el control de: (i) estado mecánico; (ii) elementos de seguridad; (iii) emisión de gases; y, (iv) ruido con origen en medios de transporte terrestre.

(b) La Sección 1, del Capítulo II, del Título IV, del Libro III de la LOTTTSV, establece disposiciones normativas relativas a la revisión técnica vehicular y homologaciones. Concretamente, el art. 206 determina que la Comisión Nacional autorizará el funcionamiento de centros de revisión y control técnico vehicular en todo el país y otorgará los permisos correspondientes;

(c) Los Capítulos I, II y III, del Título IV del Reglamento a la LOTTTSV, establecen

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2909-O

Quito, D.M., 09 de noviembre de 2020

disposiciones en relación a la revisión técnica vehicular. En particular:

- El art. 307 señala (énfasis añadido): «Art. 307.- La revisión técnica vehicular es el procedimiento con el cual, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los gobiernos autónomos descentralizados, según el ámbito de sus competencias, verifican las condiciones técnico mecánico, de seguridad, ambiental, de confort de los vehículos, por sí mismos a través de los centros autorizados para el efecto. Los aspectos que comprenden la revisión técnica vehicular, serán regulados por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, observando lo dispuesto en este Reglamento General»;
- El art. 308 indica (énfasis añadido): «Art. 308.- Los vehículos que prestan el servicio de transporte particular, público, comercial y por cuenta propia, están obligados a someterse a una revisión técnica vehicular una vez al año»;
- El art. 309 establece que el certificado de revisión técnica vehicular es uno de los requisitos para el otorgamiento de la matrícula respectiva, y para operar el servicio de transporte público y comercial;
- El art. 310 establece los objetivos de la revisión técnica vehicular. En concordancia, el art. 311, determinar las pruebas que se realizan en la misma; y, el art. 312, los aspectos que componen la revisión;
- El art. 314 señala que (énfasis añadido): «Art. 314.- Los centros de revisión y control vehicular serán los encargados de verificar que los vehículos sometidos a revisión técnica, mecánica y de gases contaminantes, posean las condiciones óptimas que garanticen las vidas del conductor, ocupantes y terceros, así como su normal funcionamiento y circulación, de acuerdo a lo que establezca el reglamento que expida la Agencia Nacional de Tránsito y las normas técnicas INEN vigentes»;
- El art. 315 determina que (énfasis añadido): «Art. 315.- Los centros de revisión autorizados por la ANT y por los GADs, deberán disponer de las características técnicas y administrativas definidas por el reglamento emitido por la Agencia Nacional de Tránsito, y estarán sujetas a una fiscalización periódica por parte del Director Ejecutivo de la ANT, o sus delegados, a fin de mantener el nivel de calidad del servicio»; y,
- El art. 317 indica (énfasis añadido): «Los propietarios de los centros de revisión vehicular conferirán bajo su responsabilidad el certificado respectivo. En caso de falsedad serán sancionados de conformidad con la Ley y responderán por los daños y perjuicios que ocasionaren. Para ello la autoridad ejercerá su función de fiscalización y control, que garantizará la correcta operación de los centros».

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2909-O

Quito, D.M., 09 de noviembre de 2020

35. Asimismo, el art. 14 del Reglamento de Revisión Técnica Vehicular, emitido por la Agencia Nacional de Tránsito mediante Resolución No. 025-ANT-DIR-2019 establece: «Los Gobiernos Autónomos Descentralizados que hayan asumido las competencias de matriculación, para la implementación de los Centros de Revisión Técnica Vehicular, podrán optar por las siguientes figuras: implementación directa, por contrato, gestión compartida, por delegación a otro nivel de gobierno, cogestión o conformación de mancomunidades o consorcios entre dos o más gobiernos autónomos descentralizados y demás figuras de conformidad con lo establecido en la Ley».

36. En ese contexto (i) los GADs municipales y metropolitanos autorizan, concesionan o implementan los centros de revisión y control técnico vehicular. El alcance de esta competencia se ejercería con el alcance previsto en el art. 67 del COA, que establece (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»; y, (ii) las disposiciones que emitan sobre los centros de revisión vehicular la Agencia Nacional de Tránsito, son atinentes a asuntos técnicos, considerando que los aspectos que la componen se enlistan en el art. 312 del Reglamento a la LOTTTSV.

37. En adición, de acuerdo al art. 20 núms. 2 y 3 de la Resolución Nro. 006-CNC-2012, son facultades y atribuciones específicas de los GADs municipales y metropolitanos que se encuentran comprendidos dentro del modelo de Gestión A, como el GAD DMQ, las de autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre; así como la de controlar el funcionamiento de estos centros.

38. En efecto, a modo ilustrativo de la competencia de los GADs, particularmente del GAD DMQ, el Código Municipal regula en varios capítulos asuntos relacionadas a la revisión técnica vehicular, principalmente en sus libros III y IV.

4.1.3. Consideraciones generales en relación con el régimen de gestión delegada

39. En la Constitución se regula el ejercicio de potestades y competencias públicas en materia de (i) sectores estratégicos y (ii) servicios públicos, principalmente, en los artículos 313 a 316. En efecto, de conformidad con el art. 313, inc. 2, de la Constitución se consideran sectores estratégicos «[...] aquellos que por su trascendencia y magnitud tienen decisiva influencia económica, social, política o ambiental [...]». El inciso tercero de la misma norma establece que son sectores estratégicos aquellos determinados en la ley (reserva de ley), la energía, las telecomunicaciones, los recursos naturales no

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2909-O

Quito, D.M., 09 de noviembre de 2020

renovables, el transporte y la refinación de hidrocarburos, la biodiversidad y el patrimonio genético, el espectro radioeléctrico y el agua.

40. Por su parte, el artículo 314 de la Constitución, sin definir lo que se entiende por servicio público, establece una reserva a favor del Estado de aquellos determinados en la ley (reserva de ley) y de los de agua potable y riego, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, vialidad e infraestructura portuarias y aeroportuarias.

41. En lo que respecta a los sectores estratégicos, el Estado se ha reservado en relación con ellos, las potestades de administración, regulación, control y gestión, conforme lo establece el art. 313 ibídem. En lo relacionado con los servicios públicos, el art. 314 ibídem, determina que es el Estado el responsable de su provisión, del control y regulación, y de disponer precios y tarifas equitativas.

42. En lo que corresponde a las competencias de gestión, el art. 315 de la Constitución, ha establecido que para propósitos de la «gestión de servicios estratégicos, prestación de servicios públicos, aprovechamiento sustentable de recursos naturales o de bienes públicos y el desarrollo de otras actividades económicas» constituirá empresas públicas. Como una opción de gestión de los sectores estratégicos y servicios públicos, el art. 316 de la Constitución permite al Estado delegar la competencia –de gestión– a empresas mixtas, siempre que mantenga la mayoría accionaria.

43. Como excepción a las reglas generales, el mismo artículo 316, inc. 2, de la Constitución, permite delegar a la iniciativa privada y a la economía popular y solidaria, la gestión de sectores estratégicos y la prestación de servicios públicos en los casos previstos en la ley.

44. En ese orden de ideas, la Constitución diferencia, para propósitos de la gestión de sectores estratégicos y servicios públicos, (i) la intervención de sus propias instituciones (incluidas las empresas públicas), (ii) la de empresas mixtas con mayoría pública y (iii) de iniciativa puramente privada o de la economía popular y solidaria.

45. De su parte, los gobiernos autónomos descentralizados («GAD») son «responsables por la prestación de los servicios públicos y la implementación de las obras que les corresponda ejecutar para el cumplimiento de las competencias que la Constitución y la ley les reconoce de acuerdo con sus respectivos planes de desarrollo y de ordenamiento territorial». ^[2] Para estos propósitos, los GAD cuentan con regulación específica sobre las modalidades de gestión de las competencias que tienen atribuidas, i. e., en forma directa, por contrato, gestión compartida por delegación a otro nivel de gobierno o cogestión con la comunidad y empresas de economía mixta. ^[3]

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2909-O

Quito, D.M., 09 de noviembre de 2020

46. En el caso de los distritos metropolitanos la Constitución les ha otorgado 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.^[4]

47. A nivel legal, el COOTAD regula, entre otras materias, la organización político administrativa del Estado ecuatoriano en su territorio (art. 1) y, en tal contexto, introduce definiciones que permiten diferenciar los conceptos de gestión directa y gestión delegada.^[5]

48. El art. 116 del COOTAD, en su parte pertinente, establece que «la gestión es la capacidad para ejecutar, proveer, prestar, administrar y financiar servicios públicos». En el mismo artículo del COOTAD (art. 116), la gestión se cataloga como una de las facultades públicas, que se entienden como las «atribuciones para el ejercicio de una competencia por parte de un nivel de gobierno». Junto a la de gestión están las facultades de rectoría, la planificación, la regulación y el control.

49. En los arts. 109 a 112 del COOTAD se diferencian los sectores privativos, los estratégicos y los comunes. Los primeros son áreas de intervención y responsabilidad exclusiva del Estado Central. En los sectores estratégicos, definidos conforme consta en el art. 313 de la Constitución, el Estado Central se reserva la rectoría y el modelo de gestión. Finalmente, en los sectores comunes, que serían las áreas de intervención pública residual —todo aquello que no sea privativo o estratégico—, el Estado Central se reserva la rectoría en el ámbito de sus competencias exclusivas.

50. Por su parte, en los artículos 276 a 278 del COOTAD, para el caso de los gobiernos autónomos descentralizados, se regula los supuestos de gestión directa, incluyendo: (i) la gestión institucional directa, (ii) la gestión mediante empresas públicas y (c) la gestión por contrato. En los artículos 279 a 284 *ibídem* se regula los casos de gestión delegada, incluyendo: (i) la gestión delegada a otros niveles de gobierno, (ii) la gestión compartida entre diversos gobiernos descentralizados, (iii) la cogestión con la comunidad, (iv) la gestión a través de empresas de economía mixta y (v) la gestión delegada a la economía social y solidaria y a la iniciativa privada.

51. De este contexto normativo, la «gestión delegada» supone la intervención de un tercero, en la provisión de las obras y servicios a cargo del ente público. Como queda señalado, la gestión delegada a la iniciativa privada en sectores estratégicos y servicios públicos se considera una excepción, frente a la modalidad de gestión directa. La excepcionalidad debe estar prevista en la ley, lo que significa que la ley ha de establecer si es posible dicha delegación y en qué casos.

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2909-O

Quito, D.M., 09 de noviembre de 2020

52. El régimen sectorial y el régimen general que organizan la gestión delegada a la iniciativa privada se completa con la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas y la Inversión Extranjera que, aunque originalmente estuvo limitada a introducir incentivos de carácter institucional y tributario para promover la inversión en proyectos públicos gestionados bajo la modalidad de APP, ha introducido ciertas normas de regulación de la modalidad en sí misma.^[6]

53. Las siguientes disposiciones completan el esquema, en cuanto es relevante para este Informe:

(a) El art. 74 del Código Orgánico Administrativo («COA»), determina, en lo relevante: (i) una excepcionalidad en la gestión de los sectores estratégicos y la provisión de los servicios públicos para satisfacer el interés público, colectivo o general, cuando no se tenga la capacidad técnica o económica o cuando la demanda del servicio no pueda ser cubierta por empresas públicas o mixtas con mayoría pública; y, (ii) cuando la delegación de actividades económicas que no correspondan a servicios públicos o sectores estratégicos, esto es, aquellas que no se encuentren reservadas constitucional o legalmente al Estado, no está sujeta al criterio de excepcionalidad previsto en el inciso precedente, sino a los criterios de eficiencia y eficacia administrativa;

(b) El art. 76 del COA, que establece las reglas para la gestión delegada mediante contrato, indicando (i) la forma de seleccionar el gestor de derecho privado; (ii) la formulación del pliego de bases administrativas, técnicas y económicas y los términos contractuales que regirán el procedimiento y relación entre la administración y el gestor; (iii) la sujeción a las mejores prácticas internacionales salvaguardando el interés general; (iv) la obligatoriedad de observancia del régimen general en materia de contratos administrativo en el ejercicio de potestades exorbitantes; y, (v) la necesidad de determinación expresa de los términos de coparticipación de la administración y el sujeto de derecho privado;

(c) El art. 77 inciso tercero del COA, que establece que cuando las normas jurídicas locales no hayan determinado la excepcionalidad de modo general, en los servicios públicos a cargo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, le corresponde esta calificación a su máxima autoridad administrativa. Ni el COOTAD ni el régimen jurídico metropolitano contemplan disposiciones que asignen una competencia general para la determinación de la excepcionalidad de la delegación a la iniciativa privada para la gestión de servicios públicos; y,

(d) El art. 283 del COOTAD que señala que, de manera excepcional, los gobiernos autónomos metropolitanos y municipales pueden delegar la prestación de servicios públicos de su competencia a la iniciativa privada mediante acto normativo del órgano

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2909-O

Quito, D.M., 09 de noviembre de 2020

competente, cuando no se encuentren, en capacidad técnica y económica de gestionar directamente el servicio público respectivo, o en caso de calamidad pública o desastre natural[7]. La emisión del acto normativo debe atender a lo dispuesto en el art. 323 del COOTAD y la Resolución C 074, de 8 de marzo de 2016.

54. Por otro lado, en lo que se refiere a la delegación puramente administrativa, el COA, en el art. 69, establece que los órganos administrativos pueden delegar el ejercicio de sus competencias, incluidas las de gestión, entre otros, a los órganos o entidades de otras administraciones. En concordancia, el art. 70 del COA, determina el contenido que debe contener la delegación y, el art. 71 *ibídem*, los efectos que conlleva la delegación.

55. A modo ilustrativo se puede mencionar que, mediante resolución Nro. A-070, de 7 de octubre de 2020, el Alcalde Metropolitano:

(a) Autorizó la delegación a la iniciativa privada del proyecto público que comprende la construcción, equipamiento y operación de los centros de revisión y control técnico vehicular del Distrito Metropolitano de Quito, a favor del gestor privado que resulte adjudicatario en un concurso público de acuerdo a ciertas condiciones específicas; y,

(b) Delegó a la Agencia Metropolitana de Tránsito, la organización y conducción de las etapas de selección del gestor privado para que construya, equipe, mantenga y opere los centros de revisión y control técnico vehicular del Distrito Metropolitano de Quito, de acuerdo a ciertas condiciones específicas.

56. En relación con lo indicado, el ordenamiento jurídico prevé un régimen de gestión delegada al que se puede acudir de estimarse necesario cuando se cumplan los requisitos específicos, según cada caso; un ejemplo de ello es la resolución Nro. A-070, de 7 de octubre de 2020. Con ese contexto, no parecería indispensable que se expidan normas específicas con relación a gestión delegada respecto a los centros de revisión y control técnico vehicular del Distrito Metropolitano de Quito.

57. En todo caso, corresponde a la Comisión y el Concejo Metropolitano analizar la oportunidad mérito o conveniencia de incorporar disposiciones adicionales a las previstas en el régimen jurídico con relación a la gestión delegada.

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

58. *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

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2909-O

Quito, D.M., 09 de noviembre de 2020

incumplimiento de estos requisitos es que el proyecto no deba ser tramitado.

59. 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.

60. 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.

61. *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.

62. 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;
- 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.

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2909-O

Quito, D.M., 09 de noviembre de 2020

63. 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.

64. 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».

65. El mismo art. I.1.48 del Código Municipal, en relación con las atribuciones y responsabilidades específicas de la Comisión de Presupuesto, Finanzas y Tributación, indica (énfasis añadido): «[...] Comisión de Presupuesto, Finanzas y Tributación: Estudiar e informar al Concejo Metropolitano de Quito sobre el proyecto de presupuesto para cada ejercicio económico anual, así como de sus reformas y liquidación, dentro de los plazos previstos en la ley. Esta comisión a su vez conocerá y estudiará los proyectos normativos relacionados con la regulación y recaudación de impuestos, tasas y contribuciones; dará seguimiento e informará al Concejo sobre las finanzas del Municipio y de sus empresas; y sobre la contratación de empréstitos internos y externos».

66. Con ese contexto, por el objeto del Proyecto y por la referencia a una tasa, las Comisiones de (i) Movilidad y (ii) Presupuesto, Finanzas y Tributación, son las que deberían efectuar su procesamiento, según corresponda, en cada caso, de acuerdo a sus responsabilidades.

4.2. Observaciones específicas en relación con el Proyecto

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

4.2.1. Aspecto generales

68. Por el contenido del Proyecto, corresponde a los entes y órganos especializados en

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2909-O

Quito, D.M., 09 de noviembre de 2020

cada materia, informar al Concejo Metropolitano sobre los asuntos técnicos, en especial, aquellos relacionados con la oportunidad, mérito y conveniencia de al menos:

- Elementos, fases, condiciones y componentes de la revisión técnica vehicular;
- Periodicidad de revisión técnica vehicular;
- Infraestructura de los centros de revisión técnica vehicular; y,
- Estructura de la tasa prevista.

4.2.2. Consideraciones en relación con el articulado del Proyecto

69. 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:

70. *Primero.* Por técnica legislativa sería oportuno considerar que, de conformidad con el art. 2 del Código Municipal[8], el Concejo Metropolitano de Quito, salvo excepciones expresas, expide como ordenanzas, normas de carácter general reformativas del propio Código Municipal, ya por modificar sus disposiciones o agregar otras nuevas.

71. En ese sentido, convendría modificar el título del Proyecto, para que expresamente reforme al Código Municipal. A manera de sugerencia, la denominación podría ser: «Ordenanza Metropolitana Reformatoria del Código Municipal para el Distrito Metropolitano que modifica sus Libros III. 5 y IV.3».

72. En consecuencia, debería:

- Establecerse al menos dos artículos numerados que podrían tener la siguiente estructura: «Art. [...]- Incorpórese a continuación de [...], el siguiente título: [...]»;
- Modificarse los encabezados y epígrafes de los artículos del Proyecto como no numerados, así: «Art.- [...] Objeto.-[...]»;
- Adecuar los artículos del Proyecto a la lógica de un título esto, es modificando las referencias del término “Ordenanza” por “Título”;
- Efectuar las modificaciones necesarias para que se eviten antinomias o inconsistencias con las normas del Código Municipal vigentes; y,
- Establecer una disposición derogatoria específica de los artículos o partes concretas del Código Municipal que deberían eliminarse por el texto propuesto del Proyecto.

73. *Segundo.* El Capítulo XI “De la tasa por el servicio público de revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito”, del Título IV “De las tasas”, del Libro III.5 “Presupuesto, Finanzas y Tributación” del Código Municipal, regula la tasa por la

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2909-O

Quito, D.M., 09 de noviembre de 2020

prestación del servicio público de revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito. En específico, en relación a los elementos cuantitativos y cualitativos determina:

- En el art. III.5.257, el hecho generador;
- En el art. III.5.258, el sujeto activo;
- En el art. III.5.259, los sujetos pasivos;
- En el art. III.5.260, los supuestos de no sujeción;
- En el art. III.5.261, el supuesto de exigibilidad;
- En el art. III.5.264, al valor anual;

74. El Proyecto se refiere a una tasa y efectúa una remisión a una norma derogada por el Código Municipal. Al respecto convendría considerar:

(a) La Constitución, el COOTAD y el Código Orgánico Tributario («COT»), en el marco de las competencias atribuidas a cada nivel de GAD, en lo relevante, regulan la facultad normativa en materia tributaria, con excepción de las juntas parroquiales rurales. La facultad (normativa tributaria) de los GADs comporta la creación, modificación exoneración y supresión, mediante ordenanza, de tasas y de contribuciones especiales de mejoras (potestad tributaria seccional) y, de regulación de impuestos, únicamente en los elementos cualitativos o cuantitativos habilitados legalmente;

(b) En particular, la Constitución en el art. 300 y el COT en los arts. 4 y 5, establecen los principios que imperan al régimen tributario de nuestro país, en los que se insertan las diferentes especies de tributos, establecimiento expresamente, los siguientes: «Art. 300.- El régimen tributario se regirá por los principios de generalidad, progresividad, eficiencia, simplicidad administrativa, irretroactividad, equidad, transparencia y suficiencia recaudatoria. Se priorizan los impuestos directos y progresivos. La política tributaria promoverá la redistribución y estimulará el empleo, la producción de bienes y servicios, y conductas ecológicas, sociales y económicas responsables.» «Art. 4.- Reserva de ley.- Las leyes tributarias determinarán el objeto imponible, los sujetos activo y pasivo, la cuantía del tributo o la forma de establecerla, las exenciones y deducciones; los reclamos, recursos y demás materias reservadas a la ley que deban concederse conforme a este Código». «Art. 5.- Principios tributarios.- El régimen tributario se regirá por los principios de legalidad, generalidad, igualdad, proporcionalidad e irretroactividad»;

(c) Estos principios delimitan jurídicamente los actos de los poderes públicos, constituyéndose en límites de la actuación estatal y de los derechos constitucionales de los contribuyentes, esto es, valores esenciales del régimen tributario que ejercen una influencia directa en los procesos de creación, aplicación, modificación y extinción tributaria[9]; y,

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2909-O

Quito, D.M., 09 de noviembre de 2020

(d) El Proyecto, al no establecer los elementos del tributo, no observaría los principios mencionados, en especial, el de legalidad y de reserva normativa.

75. *Tercero.* En relación con el título tercero del Proyecto, se ha de considerar lo indicado en el apartado 4.1.3, que se refiere, en específico, a la gestión delegada y el régimen jurídico aplicable.

5. Conclusiones y recomendaciones

76. 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) Las Comisiones de Movilidad y, Presupuesto, Finanzas y Tributación, según el art. I.1.48 del Código Municipal, por el objeto del Proyecto y su contenido, deberían efectuar el procesamiento del Proyecto;

(d) Se recomienda considerar lo indicado en el apartado 4.1 y las recomendaciones particulares efectuadas en el apartado 4.2 de este Informe;

(e) En específico, por medio de resolución Nro. A-070, de 7 de octubre de 2020, se efectuó una delegación en relación con los centros de revisión técnica vehicular del Distrito Metropolitano de Quito. Sobre la base del régimen de rango constitucional y legal aplicable no parecería indispensable que se expidan normas específicas en el Código Municipal respecto de la materia; y,

(f) 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.

77. El presente Informe no se refiere al contenido y los aspectos de carácter técnico que,

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2909-O

Quito, D.M., 09 de noviembre de 2020

en razón de su competencia material, corresponden, de forma exclusiva, a la responsabilidad de los órganos técnicos correspondientes del GAD DMQ; tampoco se refiere a las determinaciones o decisiones, cuya evaluación de mérito, oportunidad y conveniencia, corresponden a otros órganos y dependencias de la Municipalidad.

[1] El Diccionario de la lengua española de la Real Academia Española («RAE»), define al término auditar en la forma siguiente: «[e]xaminar la gestión económica de una entidad a fin de comprobar si se ajusta a lo establecido por ley o costumbre».

[2] Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, publicado en el Registro Oficial (Suplemento) No. 303, de 19 de octubre de 2010, art. 274.

[3] *Ibid.*, art. 275.

[4] Constitución de la República, art. 266.

[5] COOTAD, art. 275, («Modalidades de gestión.- Los gobiernos autónomos descentralizados regional, provincial distrital o cantonal podrán prestar los servicios y ejecutar las obras que son de su competencia en forma directa, por contrato, gestión compartida por delegación a otro nivel de gobierno o cogestión con la comunidad y empresas de economía mixta»).

[6] LIAPP, publicada en el Registro Oficial (Suplemento) No. 652, de 18 de diciembre de 2015.

[7] En concordancia, el art. 69 del COA dispone que los órganos administrativos pueden delegar el ejercicio de competencias, incluidas la de gestión, entre otros a: otros órganos o entidades de otras administraciones, o sujetos de derecho privado conforme con la ley de la materia. El contenido que debe observar una delegación, sin perjuicio de a quien éste dirigida, debe observar el contenido que se ha establecido en el art. 70 *ibídem*.

[8] Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito. Artículo 2.- Ordenanzas.- El Concejo Metropolitano de Quito solo podrá expedir como ordenanzas normas de carácter general que serán, necesariamente, reformatorias de este Código, ya por modificar sus disposiciones, ya por agregarle otras nuevas, y se denominarán ordenanzas metropolitanas. Se excluyen de lo previsto en el inciso anterior las siguientes ordenanzas: a. Ordenanzas que contengan Planes Metropolitanos de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, de Uso y Gestión del Suelo, Planes Especiales, Planes Parciales, y sus respectivas reformas; b. Ordenanzas relacionadas con el presupuesto municipal; c. Ordenanzas de designación de espacios públicos; d. Ordenanzas sobre declaratorias de áreas de protección ambiental; e. Ordenanzas de regularización de urbanizaciones sujetas a reglamentación general y de interés social; y, f. Ordenanzas de asentamientos humanos de hecho y consolidados. Las ordenanzas a las que se refiere este artículo tendrán, cada una de ellas, una numeración distinta e independiente.

[9] César Gamba Valega, *Los principios constitucionales en la jurisprudencia del Tribunal Constitucional Peruano*, en Derecho Tributario, coordinado por Daniel Yacolca

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2909-O

Quito, D.M., 09 de noviembre de 2020

Estares, Grijley, Lima, Grijley, p. 35.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Abg. Fernando Andre Rojas Yerovi
SUBPROCURADOR METROPOLITANO

Referencias:

- GADDMQ-SGCM-2020-3623-O

Anexos:

- reso_nro._032.pdf

Copia:

Señor Doctor
Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo
Concejal Metropolitano