

**Oficio Nro. EPMMOP-GG-0864-2021-OF**

**Quito, D.M., 06 de abril de 2021**

**Asunto:** Informe en relación con el oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2021-0969-O y la resolución Nro. 001-CCL-2021

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

De mi consideración:

Mediante Resolución No. 001-CCL-2021 de la Comisión de Codificación Legislativa, debidamente notificada con oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2021-0969-O de 18 de marzo de 2021, resuelve solicitar los informes a la Procuraduría Metropolitana, Secretaría General de Planificación, Secretaría de Movilidad, Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas y la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sobre la pertinencia o no de continuar con el proyecto de “*Ordenanza Metropolitana Reformativa al Título V de las Empresas Metropolitanas, Capítulo II de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas*”; al respecto, respetuosamente me permito informar lo siguiente:

**BASE LEGAL:**

**CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR**

- El artículo 226 de la Constitución de la República del Ecuador dispone: “*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.*”. (el énfasis me corresponde).
- Los numerales 3 y 7 del artículo 264 dispone: “*Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: 3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana. - 7. Planificar, construir y mantener la infraestructura física y los equipamientos de salud y educación, así como los espacios públicos destinados al desarrollo social, cultural y deportivo, de acuerdo con la ley.*”. (el énfasis me corresponde).
- El artículo 266 menciona: “*Los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias. En el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas distritales.*”.

**CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN**

- Los literales c, f y g del artículo 55 dispone: “*Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: c) Planificar, construir y mantener la vialidad urbana; - f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal; - g) Planificar, construir y mantener la infraestructura física y los equipamientos de los espacios públicos destinados al desarrollo social, cultural y deportivo, de acuerdo con la ley. Previa autorización del ente rector de la política pública, a través de convenio, los gobiernos autónomos descentralizados municipales podrán construir y mantener infraestructura física y los equipamientos de salud y educación, en su jurisdicción territorial.*”. (el énfasis me corresponde).

**Oficio Nro. EPMMOP-GG-0864-2021-OF****Quito, D.M., 06 de abril de 2021**

- El artículo 85 menciona: “Los gobiernos autónomos descentralizados de los distritos metropolitanos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que puedan ser asumidas de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que se les asigne”.
- El artículo 129 establece: “El ejercicio de la competencia de vialidad atribuida en la Constitución a los distintos niveles de gobierno, se cumplirá de la siguiente manera: Al gobierno central le corresponde las facultades de rectoría, normativa, planificación y ejecución del sistema vial conformado por las troncales nacionales y su señalización. - Al gobierno autónomo descentralizado regional le corresponde las facultades de planificar, construir regular, controlar y mantener el sistema vial de ámbito regional en concordancia con las políticas nacionales. - Al gobierno autónomo descentralizado provincial le corresponde las facultades de planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas. - Al gobierno autónomo descentralizado municipal le corresponde las facultades de planificar, construir y mantener la vialidad urbana. En el caso de las cabeceras de las parroquias rurales, la ejecución de esta competencia se coordinará con los gobiernos parroquiales rurales. - Al gobierno autónomo descentralizado parroquial rural le corresponde las facultades de planificar y mantener, en coordinación con el gobierno autónomo descentralizado provincial la vialidad parroquial y vecinal, para el efecto se establecerán convenios entre ambos niveles de gobierno, donde se prevean las responsabilidades correspondientes de cada uno de ellos. Las tareas y obras de mantenimiento se ejecutarán mediante gestión directa, a través de empresas públicas, o la delegación a empresas de la economía popular y solidaria y la cogestión comunitaria”. (el énfasis añadido).
- Las 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, según el Art. 114 del COOTAD.
- Las competencias concurrentes, son aquellas cuya titularidad corresponde a varios niveles de gobierno para lo cual se debe considerar el sector o materia, por lo tanto, deben gestionarse obligatoriamente de manera concurrente, de acuerdo con los Arts. 115 y 126 del COOTAD.
- Modalidades de gestión: Es responsabilidad de los gobiernos autónomos descentralizados 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, asegurando la distribución equitativa de los beneficios y las cargas, en lo que fuere aplicable, de las intervenciones entre los distintos actores públicos y de la sociedad de su territorio, mediante las modalidades de gestión: DIRECTA, DELEGADA O MAMCOMUNADA, conforme lo prescrito en los Arts. 276, 277 y 278 del COOTAD.

**a. Modalidad de gestión directa**

La modalidad de gestión directa, es la que realizan los gobiernos autónomos descentralizados: (i) “a través de su propia institución, mediante la unidad o dependencia prevista en la estructura orgánica que el órgano de gobierno cree para tal propósito”; (ii) la “Creación de empresas públicas”; y, (iii) “ley que regule la contratación pública”, como se verifica de los Arts. 276, 277 y 278 del COOTAD.

**b. Modalidad de gestión delegada**

La modalidad de gestión delegada, es la que realizan los gobiernos autónomos descentralizados, a través de: (i) “Delegación a otros niveles de gobierno”, (ii) “La gestión compartida entre los diversos gobiernos autónomos descentralizados”, (iii) “La cogestión de los gobiernos autónomos descentralizados con la comunidad”, (iv) “Empresas de economía mixta”, (v) “Delegación economía social y solidaria y a la iniciativa privada”, de acuerdo con los dispuesto en los Arts. 279, 280, 281, 282, 283 del COOTAD.

Adicionalmente la “Delegación de gestión excepcional a sujetos de derecho privado”, se encuentra desarrollado en el Art. 74 al 77 del Código Orgánico Administrativo-COA.

Oficio Nro. EPMMOP-GG-0864-2021-OF

Quito, D.M., 06 de abril de 2021

### c. Modalidad de gestión de mancomunamiento

La modalidad de gestión de mancomunamiento, es la que realizan los gobiernos autónomos descentralizados, a través de: (i) “Mancomunidades”, (ii) “Consortios”, y “Hermanamientos” en el marco de cooperación internacional, de acuerdo con los Arts. 285, 290 y 293 del COOTAD.

### LEY SISTEMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL TRANSPORTE TERRESTRE

- El artículo 3 dispone: *“Las vías son las estructuras de diferentes tipos construidas para la movilidad terrestre de los vehículos y constituyen un esencial medio de comunicación que une regiones, provincias, cantones y parroquias de la República del Ecuador, cuya forma constitutiva contiene la plataforma de circulación que comprende todas las facilidades necesarias para garantizar la adecuada circulación, incluyendo aquella definida como derecho de vía y la señalización. El Reglamento General de esta Ley determinará su clasificación de acuerdo a su tipología, diseño, funcionalidad, dominio y uso”.* (el énfasis añadido).
- El artículo 8 menciona: *“Se entiende por red vial cantonal urbana, cuya competencia está a cargo de los gobiernos autónomos descentralizados municipales o metropolitanos, al conjunto de vías que conforman la zona urbana del cantón, la cabecera parroquial rural y aquellas vías que, de conformidad con cada planificación municipal, estén ubicadas en zonas de expansión urbana. Dado que la conectividad y movilidad es de carácter estratégico, cuando una vía de la red vial nacional, regional o provincial atraviese una zona urbana, la jurisdicción y competencia sobre el eje vial, pertenecerá al gobierno central, regional o provincial, según el caso”.*
- El artículo 10 indica: *“Son componentes funcionales y operativos aquellas estructuras adheridas a las vías terrestres, destinadas a ordenar y mejorar la fluidez del transporte terrestre que contribuyen a un mejor servicio público de vialidad, tales como: puentes, intercambiadores, facilitadores de tránsito, estaciones de peaje y pesaje de vehículos, estaciones de inspección, estacionamientos para emergencias, centros logísticos y señalización acorde a las normas dictadas para el efecto. Forman parte integrante de la infraestructura vial: los senderos laterales para peatones y animales, los taludes, las cunetas o zanjas de desagües, terraplenes, puentes, obras de arte de cualquier género, habitaciones para guarda puentes, camineros y otros requerimientos análogos permanentes. Asimismo, se considerará que forman parte de la infraestructura vial, para los efectos de esta Ley, los terrenos necesarios para depósito de maquinarias o materiales, habitaciones de trabajadores, campamentos y otros requerimientos análogos transitorios”.* (el énfasis añadido).
- El artículo 17 dispone: *“Son deberes y atribuciones de los gobiernos autónomos descentralizados regionales, provinciales y municipales, en el ámbito de su competencia: 1. Elaborar e implementar el Plan Sectorial de Infraestructura del Transporte Terrestre Cantonal, Provincial o Regional y el Plan Estratégico de Movilidad Cantonal, Provincial o Regional de su respectiva circunscripción territorial, el mismo que será un insumo de su Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial. 2. Administrar la red vial de su jurisdicción realizando las acciones de planificación, diseño, construcción, rehabilitación, señalización, conservación, mantenimiento, operación y financiamiento, considerando el mínimo impacto ambiental. 3. Incorporar al sistema nacional vial, la información que incluya a toda la red vial de su jurisdicción en coordinación con el ministerio rector”.* (el énfasis añadido).
- El artículo 32 menciona: *“Se considera parte de las vías terrestres definidas en la presente ley, la señalización vertical, horizontal y temporal, así como los implementos y equipamientos necesarios para la seguridad vial integral. Tanto la señalización horizontal como la vertical en la infraestructura del transporte terrestre deberá cumplir con los criterios técnicos y estándares internacionales y el reglamento técnico sobre la materia, emitido por la autoridad competente sobre normalización en el Ecuador. Todo daño, sustracción, uso inadecuado o indebido del equipamiento de señalización vial, deberá ser sancionado conforme lo previsto por el Código Orgánico Integral Penal y dará derecho a la indemnización que corresponda por efecto de los daños causados”.* (el énfasis añadido).

Oficio Nro. EPMMOP-GG-0864-2021-OF

Quito, D.M., 06 de abril de 2021

#### REGLAMENTO LEY SISTEMA INFRAESTRUCTURA VIAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE

- El artículo 4 dispone: “*Son las estructuras de diferentes tipos construidas para la movilidad terrestre de los vehículos, ciclistas, peatones y semovientes, y, constituyen un esencial medio de comunicación que une regiones, provincias, cantones y parroquias de la República del Ecuador, cuya forma constitutiva contiene la plataforma de circulación que comprende todas las facilidades necesarias para garantizar la adecuada circulación, incluyendo aquella definida como derecho de vía. (...) f.- Urbanas.- Son el conjunto de vías que conforman la zona urbana del cantón, la cabecera parroquial rural y aquellas vías que, de conformidad con cada planificación municipal, estén ubicadas en zonas de expansión urbana (...)*”.
- El artículo 8 referente a componentes funcionales y operativos menciona: “*Son aquellas estructuras adheridas a las vías terrestres, destinadas a ordenar, mejorar la fluidez y seguridad vial del transporte terrestre, que contribuyan a un mejor servicio público de vialidad, tales como: puentes, intercambiadores, facilitadores de tránsito, estaciones de peaje y pesaje de vehículos, estaciones de inspección, estacionamientos para emergencias, y señalización acorde a las normas dictadas para el efecto. (...)*”.
- El Art. 56, determina que “*El Gobierno Central y los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en el ámbito de su competencia, tienen la obligación de mantener la infraestructura vial del transporte terrestre, la señalización y los otros dispositivos de control y seguridad vial, que estuvieren a su cargo, dando cumplimiento a las políticas emitidas por el ministerio rector.*”

#### CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

- El Concejo Metropolitano crea la **Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas**, con el objeto de **disenar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar** “*la infraestructura de vías y espacio público*”, “*la infraestructura para movilidad*”, “*la infraestructura del sistema de transporte terrestre*”, “*espacio público destinado a estacionamientos*”; y las actividades “*en el ámbito de la movilidad y ejecución de obras públicas*”. Arts. I.2.118 y I.2.119 del Código Municipal para el Distrito Metropolitana de Quito.
- Son **componentes del espacio público 1) Elementos constitutivos y, 2) Elementos complementarios**. Dentro de los primeros se encuentran, los sistemas de circulación peatonal y vehicular, constituidos por los componentes de los perfiles viales tales como derechos de vía, zonas de mobiliario urbano y **señalización**; y dentro de los segundos, el mobiliario urbano de organización, como es el caso de los semáforos y la señalización, de acuerdo al numeral i. del literal a. y numeral iv. del literal b. del Art. IV.6.96 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.

#### ANÁLISIS:

1. Es deber y responsabilidad de los ecuatorianos y de los servidores públicos en particular acatar y cumplir la Constitución la ley y las decisiones legítimas de autoridad competente; promover el bien común, anteponer el interés común al interés particular; asumir las funciones públicas como servicio a la colectividad y rendir cuentas a la sociedad y a la autoridad de acuerdo a la ley, ejercer la profesión y oficio con sujeción a la ética conforme lo dispuesto en el artículo 83 numerales 1, 7, 11 de la Constitución de la República del Ecuador.
2. La actuación administrativa se somete a la Constitución a los instrumentos internacionales, a la ley, a los principios, y a la jurisprudencia aplicable, de acuerdo al principio de juridicidad previsto en el artículo 14 del Código Orgánico Administrativo.
3. Las entidades del sector público deben emitir sus actos conforme los principios de juridicidad e igualdad y no podrán realizar interpretaciones arbitrarias, la decisión debe estar motivada, según el principio de interdicción de la Arbitrariedad y Principio de Racionalidad, previstos en los artículos 18 y 23 *ibídem*.
4. El art. 226 de la Constitución de la República del Ecuador, reconoce el principio de juridicidad para las

**Oficio Nro. EPMMOP-GG-0864-2021-OF****Quito, D.M., 06 de abril de 2021**

actuaciones de la administración pública, por lo tanto, se infiere que en derecho público y quienes están sujetos a este solamente pueden actuar conforme a las atribuciones y competencias que la Constitución y la Ley establezcan. Este principio, también conocido como de habilitación legal previa, establece que en derecho público sólo se puede hacer aquello que está expresamente previsto en la Ley.

5. El régimen de competencias se encuentra desarrollado en los Arts. 260 y 269 de la Constitución, en los que se prevén las competencias exclusivas de los distintos niveles de gobierno y se especifica que estas nos excluyen el ejercicio concurrente de la gestión de prestación de servicios públicos y actividades de colaboración y complementariedad entre ellos.

6. En relación con la competencia para la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte terrestre del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito dentro del territorio del Distrito Metropolitano de Quito tiene fuente constitucional y legal, específica y distinta pero complementaria con la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre.

7. Es **competencia exclusiva** de los gobiernos municipales, entre otras la **“planificar, construir y mantener la vialidad urbana”** y **“planificar, construir y mantener la infraestructura física y los equipamientos de salud y educación, así como los espacios públicos destinados al desarrollo social, cultural y deportivo, de acuerdo con la ley”**. Arts. 264 numerales 3, 7 y 266 de la Constitución de la República del Ecuador. Arts. 55 literales c), f) y g), 85, 129 del COOTAD.

8. El Concejo Metropolitano crea la **Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas**, con el objeto de **diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar** **“la infraestructura de vías y espacio público”, “la infraestructura para movilidad”, “la infraestructura del sistema de transporte terrestre”, “espacio público destinado a estacionamientos”;** y las actividades **“en el ámbito de la movilidad y ejecución de obras públicas”**. Arts. I.2.118 y I.2.119 del Código Municipal para el Distrito Metropolitana de Quito, emitido con Ordenanza Metropolitana No. 001, publicada en el Registro Oficial Edición Especial No. 902 de 07 de mayo de 2019.

9. De la norma *ibidem* antes mencionada, la EPMMOP actúa sobre el sistema de semaforización en el ámbito de la obra: Construcción, instalación y mantenimiento, por medio de la construcción y dotación de la infraestructura pertinente.

10. Las **vías son las estructuras de diferentes tipos construidas para la movilidad terrestre** de los vehículos, ciclistas, peatones y semovientes y constituyen un esencial medio de comunicación que une regiones, provincias, cantones y parroquias, cuya forma constitutiva contiene la plataforma de circulación que comprende todas las facilidades necesarias para garantizar la adecuada circulación. Arts. 3 de la LOSNIVTT y 4 de su Reglamento general.

11. Son **componentes funcionales y operativos aquellas estructuras adheridas a las vías terrestres, destinadas a ordenar y mejorar la fluidez del transporte terrestre** que contribuyen a un mejor servicio público de vialidad, **tales como:** puentes, intercambiadores, facilitadores de tránsito, estaciones de peaje y pesaje de vehículos, estaciones de inspección, estacionamientos para emergencias, centros logísticos y **señalización** acorde a las normas dictadas para el efecto. Art. 10 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre y 8 de su Reglamento General.

12. Los **parámetros para adherir un componente funcional y operativo de la vía**, son: 1. Estudio técnico que determine **si este componente contribuye a ordenar y mejorar la fluidez y seguridad vial del transporte;** 2. Estudios de ingeniería; y, 3. Estudios socio - ambientales. **Art. 9** del Reglamento de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre.

**Oficio Nro. EPMMOP-GG-0864-2021-OF**

**Quito, D.M., 06 de abril de 2021**

13. Son **parte de las vías terrestres**, la señalización vertical, horizontal y temporal, entre las que consta la semaforización, así como los implementos y equipamientos necesarios para la seguridad vial integral. Tanto la señalización horizontal como la vertical en la infraestructura del transporte terrestre deberá cumplir con los criterios técnicos y estándares internacionales y el reglamento técnico sobre la materia, emitido por la autoridad competente sobre normalización en el Ecuador, conforme al Art. 32 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre. Norma INEN - Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 004:2012 parte 5 Señalización Vial. Parte 5. Semaforización. Art. IV.6.96 numeral 2 literal b, sub-numeral iv del Código Municipal.

14. La Norma INEN - Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 004:2011 Señalización Vial. Parte 1. Señalización Vertical. Numeral "**3.1.10 Dispositivo de control de tránsito**. *Es cualquier señal horizontal o vertical semáforo u otro elemento instalado por una autoridad pública que tiene jurisdicción, con el propósito de regular, prevenir o guiar a los usuarios viales.*"

15. Son **componentes del espacio público 1) Elementos constitutivos y, 2) Elementos complementarios**. Dentro de los primeros se encuentran, los sistemas de circulación peatonal y vehicular, constituidos por los componentes de los perfiles viales tales como derechos de vía, zonas de mobiliario urbano y **señalización**; y dentro de los segundos, el mobiliario urbano de organización, como es el caso de los semáforos y la señalización, de acuerdo al numeral i. del literal a. y numeral iv. del literal b. del Art. IV.6.96 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.

16. Del ordenamiento jurídico y técnico se verifica que los semáforos forman parte de la infraestructura vial, que en su conjunto garantizan la movilidad oportuna y con seguridad, que es el objeto de creación de la EPMMOP.

17. Desde el Centro de Gestión de la Movilidad solo se opera el 70% de las intersecciones que conforman el sistema semaforizado, el otro 30% opera localmente, y por tanto deben ser monitoreadas y atendidas en territorio de manera permanente con el equipo de obra.

18. La sala de control del Centro de Gestión de la Movilidad es compartida y en un 75% ocupada por la AMT para control de tránsito; y, el 25% restante por la EPMMOP para monitorear el funcionamiento de las intersecciones semaforizadas, emergencias, derribos semafóricos (mínimo 4 diarios), revisión de pozos subterráneos, daños en general de los componentes, y reponer, arreglar y/o mantener cualquier daño producto de un siniestro u otras causas.

19. Es necesario mencionar que la EPMMOP se encarga de ejecutar e instalar todos los elementos que comprende un proyecto de infraestructura vial, como el caso de las ciclovías que contempla semáforos exclusivos para la micromovilidad instalados.

20. El nombre asignado a la Dirección de Semaforización, no refleja la totalidad de las responsabilidades, en virtud de que le corresponde adicionalmente dar atención de requerimientos ciudadanos para la factibilidad de instalación de reductores de velocidad (75 pedidos mensuales), instalación de guardavías y otros elementos de protección vial, proyectos de pacificación de tránsito para mejorar la seguridad vial, así como estudios de movilidad para su diseño y posterior ejecución, previamente aprobado por la Secretaría de Movilidad.

21. El Proyecto de Ordenanza busca trasladar una atribución ejercida por la EPMMOP a la AMT, estableciendo una excepcionalidad en el ejercicio del objeto de la mencionada empresa en relación con la semaforización sin considerar que como se mencionó en párrafos anteriores incluye intervención de obra para la construcción, implementación y mantenimiento, lo cual no es atribución de la AMT, considerando que la EPMMOP actúa desde el ámbito de la infraestructura vial.

**Oficio Nro. EPMMOP-GG-0864-2021-OF**

**Quito, D.M., 06 de abril de 2021**

22. El ordenamiento jurídico invocado, delimita atribuciones dando a cada órgano de la Administración un conjunto de funciones que determinan su ámbito de actividad y establecen su ámbito de competencia. Entonces, la competencia administrativa de un órgano es su esfera de responsabilidad y, como tal, tiene el deber de ejercerla, de manera que sólo pueden ser dictados por el órgano que tenga competencia para ello, siendo irrenunciable por ese órgano que la tenga atribuida como propia, salvo en supuestos previstos en la Ley.

23. De lo hasta aquí expresado, los legisladores, deberían revisar la pertinencia y afectación que este traspaso de competencias ocasionaría en el DMQ.

**CONCLUSIÓN:**

Por las consideraciones expuestas, la EPMMOP, jurídica y técnicamente considera que la propuesta de ordenanza de transferencia del sistema de semaforización del Distrito Metropolitano de Quito, parte de la competencia de infraestructura vial, objeto de creación de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, no es procedente, más aún cuando la señalización de las vías en general, responde a la jerarquía movilidad con seguridad, pues como hemos mencionado dentro del análisis respectivo esta empresa actúa dentro de la ejecución de la obra, y la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial-AMT, le corresponde el control del tránsito y del transporte terrestre, con sujeción a la política emanada por la Secretaría de Movilidad, como ente rector en el DMQ.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

*Documento firmado electrónicamente*

Arq. Rafael Antonio Carrasco Quintero  
**GERENTE GENERAL EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS**

Referencias:  
 - GADDMQ-SGCM-2021-0969-O

Copia:  
 Señora Abogada  
 Monica Sandoval Campoverde  
**Concejala Metropolitana**  
  
 Señora Arquitecta  
 Adriana Lucia Avila Santacruz  
**Gerente de Operaciones de la Movilidad**

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Karla Estefania Arrieta Aviles	ka	EPMMOP-GOM	2021-04-05	
Revisado por: Juan Francisco Alvear Bautista	JFAB	EPMMOP-GJ	2021-04-05	
Revisado por: Adriana Lucia Avila Santacruz	la	EPMMOP-GOM	2021-04-05	
Aprobado por: Rafael Antonio Carrasco Quintero	rc	EPMMOP-GG	2021-04-06	

**Oficio Nro. EPMMOP-GG-0864-2021-OF**

**Quito, D.M., 06 de abril de 2021**

