

**COMISIÓN DE MOVILIDAD**

**-EJE TERRITORIAL -**

**INFORME DE MESA DE TRABAJO NO. IMT- CM-2024-002**

**INFORME DE MESA DE TRABAJO SOBRE EL PROYECTO**

**“ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL EN EL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD, TÍTULO IV, CAPÍTULO I NORMAS GENERALES, SECCIÓN IV DE LA CONSTITUCIÓN JURÍDICA”**

**INTEGRANTES DE LA COMISIÓN:**

Fernanda Racines	Presidente de la Comisión
María Cristina López	Vicepresidenta de la Comisión
Diana Cruz	Integrante de la Comisión
Joselyn Mayorga	Integrante de la Comisión
Wilson Merino	Integrante de la Comisión

Quito, Distrito Metropolitano, 29 de febrero 2024

## **1. OBJETO DEL INFORME**

El presente instrumento tiene por objeto poner en conocimiento de la Comisión de Movilidad, el Informe de la Mesa de trabajo realizada el miércoles 28 de febrero de 2024, respecto al Proyecto de **“ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL EN EL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD, TÍTULO IV, CAPÍTULO I NORMAS GENERALES, SECCIÓN IV DE LA CONSTITUCIÓN JURÍDICA”**.

## **2. ANTECEDENTES**

2.1 El Concejal Metropolitano de Quito Ángel Vega, mediante Oficio Nro. GADDMQ-DC-VA-2023-0387-O de 07 de septiembre del 2023, remite el Proyecto de **“ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL EN EL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD, TÍTULO IV, CAPÍTULO I NORMAS GENERALES, SECCIÓN I DE LAS COMPETENCIAS Y NATURALEZA DEL SERVICIO** a la Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito;

2.2 La Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito, Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2023-3886-O de 13 de septiembre de 2023, remitió la Calificación del Proyecto de **“ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL EN EL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD, TÍTULO IV, CAPÍTULO I NORMAS GENERALES, SECCIÓN I DE LAS COMPETENCIAS Y NATURALEZA DEL SERVICIO”** y en razón con la materia sobre la cual versa el proyecto de ordenanza, procedió a ponerlo a conocimiento de los miembros de la Comisión de Movilidad, por medio de su Presidencia, a fin de que se prosiga con la respectiva tramitación, conforme lo establece la normativa aplicable.

### **2.1. TRATAMIENTO EN LA COMISIÓN**

2.1.1 Mediante memorando Nro. GADDMQ-SGCM-2023-0865-M de 28 de septiembre de 2023, se realizó la convocatoria a las integrantes de la Comisión de Movilidad a la Sesión Extraordinaria No. 001 el 29 de septiembre del 2023, a las 10h00, en la sala No. 3 de la Secretaría del Concejo; en la mencionada sesión, en su tercer y cuarto puntos del orden del día, se conoció el Proyecto de **ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL EN EL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD, TÍTULO IV, CAPÍTULO I NORMAS GENERALES, SECCIÓN I DE LAS COMPETENCIAS Y NATURALEZA DEL SERVICIO”**;

2.1.2 Mediante Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2023-4177-O de 29 de septiembre de 2023, se resolvió lo siguiente: *“Solicitar que en el término de 15 días, de conformidad con lo dispuesto en el Art. 50 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, se emitan los informes técnicos y jurídicos con relación a la viabilidad del Proyecto de “ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL EN EL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD, TÍTULO IV, CAPÍTULO I NORMAS GENERALES, SECCIÓN I DE LAS COMPETENCIAS Y NATURALEZA DEL SERVICIO”, por parte de la Secretaría de Movilidad y la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”*;

2.1.3 Mediante memorando Nro. GADDMQ-SGCM-2023-1045-M de 13 de noviembre de 2023, la Secretaría de Concejo, convocó a la sesión Ordinaria No.013 el cual en su primer punto recibirá en Comisión General a las Cooperativa de Taxis ILALO; CUMBAYA; INTEROCEANICA DEL VALLE 20 DE ENERO y KOTOHURCO, frente Proyecto de Ordenanza METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL EN EL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD, TÍTULO IV, CAPÍTULO I NORMAS GENERALES, SECCIÓN I DE LAS COMPETENCIAS Y NATURALEZA DEL SERVICIO;

2.1.4 Mediante memorando Nro. GADDMQ-AMT-2023-0370-C de 14 de noviembre de 2023, la Agencia Metropolitana de Tránsito, remitió las observaciones al Proyecto de Ordenanza METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL EN EL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD, TÍTULO IV, CAPÍTULO I NORMAS GENERALES, SECCIÓN I DE LAS COMPETENCIAS Y NATURALEZA DEL SERVICIO

2.1.5 Mediante memorando Nro. GADDMQ-AMT-CGJ-2023-04819-M de 14 de noviembre de 2023, la Agencia Metropolitana de Tránsito remitió el informe técnico y jurídico del Proyecto de Ordenanza METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL EN EL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD, TÍTULO IV, CAPÍTULO I NORMAS GENERALES, SECCIÓN I DE LAS COMPETENCIAS Y NATURALEZA DEL SERVICIO;

2.1.6 Mediante memorando Nro. GADDMQ-SGCM-2023-1219-M de 25 de diciembre de 2023, la Secretaría de Concejo remite la Convocatoria para la sesión extraordinaria No.006 a llevarse a cabo el 27 de diciembre de 2023, el cual en su Quinto punto menciona lo siguiente: *“4. Comparecencia del Director de la Agencia Metropolitana de Tránsito para conocer el informe técnico actualizado frente al proyecto de ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL EN EL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD, TITULO IV, CAPITULO I NORMAS GENERALES, SECCIÓN I DELAS COMPETENCIAS Y NATURALEZA DEL SERVICIO.*

2.1.7 Mediante memorando Nro. GADDMQ-SGCM-2023-1227-M de 28 de diciembre de 2023, la Secretaría de Concejo, remite la resolución de la Comisión de Movilidad: *“Se conformen mesas de trabajo dentro de la primera quince del mes de enero de 2024, junto con los equipos de asesores de los despachos de las y los Concejales, las organizaciones de la sociedad civil y las entidades municipales competentes, para que procesen las observaciones recibidas y se elabore el texto final del Proyecto de “ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL EN EL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD, TITULO IV, CAPITULO I NORMAS GENERALES, SECCIÓN I DE LAS COMPETENCIAS Y NATURALEZA DEL SERVICIO””;*

2.1.8 Mediante oficio Nro. GADDMQ-DC-RCMF-2023-0421-O de 30 de diciembre de 2023, la Presidenta de la Comisión de Movilidad solicita a la Agencia Metropolitana Tránsito *“ (...) en mi calidad de Presidenta de la Comisión, me permito solicitar: “Punto IV del orden del día: “ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL EN EL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD, TÍTULO IV, CAPÍTULO I NORMAS GENERALES, SECCIÓN I DE LAS COMPETENCIAS Y NATURALEZA DEL SERVICIO”; Formas y fechas en las que se podría mitigar el impacto que se cause la implementación de la mencionada ordenanza (...)” ;*

2.1.9 Mediante memorando Nro. GADDMQ-AMT-2024-0064-C de 18 de enero de 2024, la Agencia Metropolitana de Tránsito, remitió el informe el cual en su parte pertinente indica: **“IMPACTO:** *En los estudios de factibilidad que dieron origen a los procesos de regularización de taxis ejecutados en los años 2011 y 2017 en el Distrito Metropolitano de Quito, se establecieron la necesidad de la prestación del servicio de taxis basados en un análisis de demanda para en cada jurisdicción parroquial, tanto urbana, como rural y periférica. Por lo tanto, al considerar la unificación de la clase de servicio, a aquellas operadoras que presentan dualidad, se podría considerar los siguientes aspectos:*

*1) Al eliminar la subclase de estas operadoras, y basados en la modalidad de transporte convencional ordinario, puede quedar insatisfecha la demanda parroquia rural donde prestan el servicio y para el cual fueron constituidos, esto debido a la no obligatoriedad de prestar el servicio dentro de la circunscripción parroquial según lo establecido literal b) en el Art. 3039 del Código Municipal.*

2) *Bajo las condiciones actuales en las que se presta el servicio de transporte Taxi Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales, al no tener una identificación visual (color), y al no contar con dispositivos de rastreo Georeferencial, no se puede garantizar la prestación del servicio dentro de la parroquia rural.*

3) *Al establecer el Código Municipal en el Art. 3040, la incapacidad de incrementar el cupo hasta después de 15 años del último proceso efectuado en el 2017, el GAD del Distrito Metropolitano de Quito, no puede incrementar los cupos para cubrir la necesidad de la ciudadanía de los sectores rurales donde fueron constituidos las operadoras antes señaladas (...);*

2.1.10 En la mesa de trabajo realizada el 28 de febrero de 2024, se levantaron consensos y disensos al proyecto de ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL EN EL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD, TÍTULO IV, CAPÍTULO I NORMAS GENERALES, SECCIÓN IV DE LA CONSTITUCIÓN JURÍDICA.

### **3. APORTES DE LOS INFORMES TÉCNICOS**

#### **INFORME TÉCNICO AMT**

##### **“CONCLUSIONES:**

*El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito es titular de la competencia exclusiva en materia de planificación, regulación y control en materia de tránsito y transporte terrestre en su jurisdicción territorial, resultando necesario contar con una estructura normativa adecuada y favorable para la eficiencia del control del transporte terrestre, para el presente caso, y con motivo de que las unidades vehiculares que ingresaron como incremento de cupo en las operadoras de transporte comercial en taxi, en el proceso de regularización de taxis realizado a través de la Ordenanza Metropolitana No. 0047, sancionada el 15 de abril de 2011.*

*Se debe considerar que el proceso que se implemente en el proyecto de ordenanza metropolitana corresponde a una armonización para la prestación del servicio de los incrementos de cupo realizados en las operadoras de transporte comercial en taxi en el proceso de regularización del año 2011, a fin de que todas las unidades vehiculares autorizadas se acoplen al objeto social de la operadora, considerando que este debe ser único y exclusivo y de igual forma a la modalidad autorizada en su momento por la autoridad metropolitana competente; y que, bajo ningún concepto este proceso de actualización sea considerado como un proceso de regularización. En este contexto, existe la necesidad que se cuente con un marco normativo que permita un adecuado y efectivo control respecto de la clasificación del servicio de taxi en ejecutivo y convencional con sus respectivas subclases, previstas en el artículo 3039 del Código Municipal, y de esta forma se pueda garantizar que la prestación del servicio sea bajo los principios de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad y calidad.*

##### **RECOMENDACIÓN:**

*La Agencia Metropolitana de Tránsito dentro de su ámbito de actuación tiene la potestad de controlar el transporte terrestre particular, comercial y por cuenta propia, el tránsito y la seguridad vial, asignadas al Municipio, de acuerdo a la planificación y gestión institucional definidas por la Secretaría de Movilidad como ente rector en materia de movilidad; por lo que, se recomienda contar en el ordenamiento jurídico metropolitano, con un cuerpo normativo que permita un adecuado control administrativo y operativo respecto de los vehículos que ingresaron como incremento de cupo en las operadoras de transporte comercial en taxi, en el proceso de regularización realizado a través de la Ordenanza Metropolitana No. 0047, sancionada el 15 de abril de 2011.*

## INFORME TÉCNICO AMT

Solicitud realizada mediante Oficio Nro. GADDMQ-DC-RCMF-2023-0421-O de 30 de diciembre de 2023

***“Formas y fechas en las que se podría mitigar el impacto que se cause la implementación de la mencionada ordenanza”***

### IMPACTO:

*En los estudios de factibilidad que dieron origen a los procesos de regularización de taxis ejecutados en los años 2011 y 2017 en el Distrito Metropolitano de Quito, se establecieron la necesidad de la prestación del servicio de taxis basados en un análisis de demanda para en cada jurisdicción parroquial, tanto urbana, como rural y periférica. Por lo tanto, al considerar la unificación de la clase de servicio, a aquellas operadoras que presentan dualidad, se podría considerar los siguientes aspectos:*

*1) Al eliminar la subclase de estas operadoras, y basados en la modalidad de transporte convencional ordinario, puede quedar insatisfecha la demanda parroquia rural donde prestan el servicio y para el cual fueron constituidos, esto debido a la no obligatoriedad de prestar el servicio dentro de la circunscripción parroquial según lo establecido literal b) en el Art. 3039 del Código Municipal.*

*2) Bajo las condiciones actuales en las que se presta el servicio de transporte Taxi Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales, al no tener una identificación visual (color), y al no contar con dispositivos de rastreo Georeferencial, no se puede garantizar la prestación del servicio dentro de la parroquia rural.*

*3) Al establecer el Código Municipal en el Art. 3040, la incapacidad de incrementar el cupo hasta después de 15 años del último proceso efectuado en el 2017, el GAD del Distrito Metropolitano de Quito, no puede incrementar los cupos para cubrir la necesidad de la ciudadanía de los sectores rurales donde fueron constituidos las operadoras antes señaladas.*

### MITIGACIÓN:

*1) Se sugiere incorporar al proyecto de Ordenanza Metropolitana un articulado que determine que la Agencia Metropolitana de Tránsito implementará los mecanismos de control a través de los índices operacionales constantes en el Título Habilitante, que permita fiscalizar a las operadoras inmersas en el proyecto de ordenanza, para que sus unidades vehiculares no desatiendan la demanda dentro de su sector de influencia; esto, dentro las paradas autorizadas por la autoridad metropolitana otorgante y de esta forma no se vulnere la demanda de servicio a la ciudadanía.*

*2) Con base a la competencia regulatoria del artículo 3037 del Código Municipal, el órgano competente deberá expedir la normativa que la AMT deberá ejecutar, como parte de sus competencias de control y gestión administrativa;*

### AMT - Aportes al texto del Proyecto de la Ordenanza

PROYECTO DE ORDENANZA	OBSERVACIONES AMT	ANALISIS
Incorpórese a continuación del artículo 3039, el siguiente artículo: Art (...). - Las operadoras cuyo objeto social es la prestación de servicio de	Se sugiere que se incorpore una Disposición Transitoria al Título IV “Del Servicio de Taxi en el Distrito Metropolitano de Quito”, del Libro IV.2 de la Movilidad del Código Municipal, codificado mediante Ordenanza	

<p>taxis convencional; y, que, incluye por incremento de cupo a la subclase del literal b) del numeral 1 del artículo 3039 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, pasarán a formar parte del literal a) del numeral 1 del mismo artículo</p>	<p>Metropolitana No. 052-2023 sancionada el 28 de marzo de 2023 lo siguiente: Disposición Transitoria: Los incrementos de cupo otorgados bajo la Ordenanza Metropolitana No. 0047, sancionada el 15 de abril de 2011, que en la disposición transitoria primera, numeral 1 establecía que el Proceso de Regularización del Servicio de Taxi 2011 incluirá a los servicios de taxi en las tres modalidades: Servicio de Taxi Ejecutivo, Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales; y Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas Periféricas, pasarán a formar parte para la prestación del servicio de transporte comercial en taxi, en la modalidad autorizada previamente por la autoridad metropolitana competente en su Permiso de Operación Primario.</p>	
<p>Disposición Transitoria Única.- Disponer a la Secretaría de Movilidad que, en el plazo de 60 días, emita la respectiva resolución, respecto al proceso de Regularización de Taxis contemplados en esta ordenanza.</p>	<p>Se sugiere el siguiente texto en la Disposición Transitoria: La Secretaría de Movilidad en el plazo de 1 mes de sancionada la presente ordenanza metropolitana, procederá a emitir el Instructivo en el que conste el cronograma y los requisitos que deben cumplir las operadoras, así como los socios y accionistas que como incremento de cupo ingresaron a las compañías y cooperativas existentes, respecto del proceso de regularización realizado en el año 2011 a la luz de la Ordenanza Metropolitana No. 0047, sancionada el 15 de abril de 2011, a fin de que se procedan a actualizar los permisos de operación por parte de la Agencia Metropolitana de Tránsito</p>	<p>Respecto de la Disposición Transitoria Única del proyecto de ordenanza, es improcedente que se indique en la misma, que se trata de un proceso de regularización de taxis, en razón de que para que exista un proceso de regularización se encuentra supeditado a que exista un proceso estudio de oferta y demanda conforme al artículo 3040 del Código Municipal, y lo que se pretende es que los incrementos de cupo ya autorizados en un proceso de regularización realizado en el año 2011 a la luz de la Ordenanza Metropolitana No. 0047, sancionada el 15 de abril de 2011, brinden el servicio de taxi conforme al previamente autorizado a las operadoras, en este sentido se sugiere:</p>

	<p>Disposición General (...): En ningún concepto lo previsto y normado en la presente ordenanza metropolitana será autorización para incrementos de cupo, otorgamiento de informes previos de constitución jurídica, o en su defecto para que las operadoras de transporte comercial en taxi puedan reformar su objeto social respecto de la modalidad para la prestación del servicio autorizado previamente por la autoridad metropolitana competente.</p>	
	<p>Disposición Transitoria (...).- Se dispone a la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para que en el plazo de un año a partir de la sanción de la presente ordenanza metropolitana proceda a la actualización de los permisos de operación que como incremento de cupo ingresaron a las compañías y cooperativas existentes, respecto del proceso de regularización realizado en el año 2011 a la luz de la Ordenanza Metropolitana No. 0047, sancionada el 15 de abril de 2011 a fin de que todas las unidades vehiculares autorizadas a la prestación del servicio brinden el mismo conforme al objeto social y a la modalidad previamente autorizada, para lo cual deberá regirse por el Instructivo que expida la Secretaría de Movilidad para el efecto.</p>	
	<p>Disposición Transitoria.- Una vez actualizados los permisos de operación por parte de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los propietarios de los vehículos autorizados para la prestación del servicio de transporte comercial en taxi inmersos en lo previsto en la presente ordenanza metropolitana, en el plazo de un</p>	

	mes adecuaran sus vehículos conforme a los previsto en la Regla Técnica que contiene las características y condiciones generales para los vehículos que prestan el Servicio de Transporte Comercial en Taxis en el Distrito Metropolitano de Quito.	
--	---	--

## RESULTADO DE LAS MESAS DE TRABAJO

En la mesa de trabajo realizada el 28 de febrero de 2024, se levantaron consensos y disensos quedando el proyecto de ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL EN EL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD, TÍTULO IV, CAPÍTULO I NORMAS GENERALES, SECCIÓN IV DE LA CONSTITUCIÓN JURÍDICA de la siguiente manera:

ART. PROYECTO	ART.FINAL – MESA DE TRABAJO
Incorpórese a continuación del artículo 3039, el siguiente artículo: Art (...). - Las operadoras cuyo objeto social es la prestación de servicio de taxis convencional; y, que, incluye por incremento de cupo a la subclase del literal b) del numeral 1 del artículo 3039 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, pasarán a formar parte del literal a) del numeral 1 del mismo artículo	Incorpórese como segundo párrafo del artículo 3043 denominado “Objeto social exclusivo”, lo siguiente:  Las operadoras de transporte comercial en taxis deberán contar con su flota vehicular de acuerdo con el servicio a prestarse conforme al objeto social exclusivo, a fin de garantizar que no se invada campos de acción de otras subclases.
Se Incorporaron las aportes de la AMT	1 Disposición General 3 Disposiciones Transitorias.

## ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL EN EL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD, TÍTULO IV, CAPÍTULO I NORMAS GENERALES, SECCIÓN IV DE LA CONSTITUCIÓN JURÍDICA

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La actual clasificación que se encuentra en el artículo 3039 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito restringe el trabajo y libre movilidad para los taxis comprendidos en la subclase mencionada en el numeral 1, literal b del citado artículo.

La sub clasificación determinada en este artículo 3039, genera confusión a los centros de revisión técnica vehicular fuera del Distrito Metropolitano de Quito, al momento de matricular las unidades, debido a que el permiso de operación otorgado por la AMT, determina la modalidad de servicio “convencional”, conforme lo determina el actual Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

En vista de la realidad actual, debido a la geolocalización del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito, se requiere que la prestación de servicio de taxi, no tenga limitación o restricción alguna, con la finalidad de garantizar un servicio adecuado a nivel distrital y nacional.

Cooperativas y compañías con esta problemática forman parte de la asociación ASOTAEROQUI que mantienen convenio con la empresa QUIPORT, misma que brinda servicio de taxi a los turistas nacionales y extranjeros del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito.

En virtud de este convenio, el servicio requerido es a nivel local y no debe ser limitado por la sub clasificación que determina el Código Municipal y que incluso conlleva a sanciones y retención de las unidades.

#### CONSIDERANDO

- Que,** el artículo 82 de la Constitución de la República del Ecuador establece que: *“El derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes.”;*
- Que,** el artículo 226 de la Constitución de la República del Ecuador dispone que: *“Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley.”;*
- Que,** el artículo 227 de la de la Constitución de la República del Ecuador señala que: *“La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación.”;*
- Que,** el artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador establece que: *“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.”;*
- Que,** el artículo 266 de la Constitución de la República del Ecuador determina que: *“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.”;*
- Que,** el artículo 22 del Código Orgánico Administrativo (COA) determina: *“Los Principios de seguridad jurídica y confianza legítima. Las administraciones públicas actuarán bajo los criterios de certeza y previsibilidad. La actuación administrativa será respetuosa con las expectativas que razonablemente haya generado la propia administración pública en el pasado. La aplicación del principio de confianza legítima no impide que las administraciones puedan cambiar, de forma motivada, la política o el criterio que emplearán en el futuro. Los derechos de las personas no se afectarán por errores u omisiones de los servidores públicos en los procedimientos administrativos, salvo que el error u omisión haya sido inducido por culpa grave o dolo de la persona interesada”;*
- Que,** el artículo 218 numeral 1 del Código Orgánico Administrativo señala: *“El acto administrativo causa estado en vía administrativa cuando: 1. Se ha expedido un acto administrativo producto del recurso de apelación. (...)”;*
- Que,** el artículo 3038 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, dispone que: *“El servicio de transporte comercial en taxi dentro del Distrito Metropolitano de Quito, es el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte masivo, en vehículos de color amarillo denominados taxi, organizados en operadoras legalmente constituidas y autorizados mediante un permiso de operación otorgado por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces, conducidos por personas*

*autorizadas conforme al ordenamiento jurídico (el "Conductor o Conductora"), en el ámbito territorial y condiciones previstos en este Capítulo para cada clase y subclase.";*

**Que,** el artículo 3039 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito señala que: *"El Servicio de Taxi se clasifica en convencional y ejecutivo.*

*1. El Servicio de Taxi Convencional es el servicio de transporte terrestre comercial que se presta al Usuario dentro de los límites del Distrito Metropolitano de Quito, cuando el vehículo es abordado en la vía pública, en una estación previamente autorizada, o, en general, sin que medie requerimiento por parte del Usuario a un centro de operaciones, sin perjuicio de que el mismo sea solicitado a través de un aplicativo móvil para el despacho de flota debidamente autorizado. El Servicio de Taxi Convencional podrá prestarse, en función del ámbito territorial, en las siguientes subclases:*

*a. Servicio de Taxi Convencional en Parroquias Urbanas u Ordinario: Es aquel que se presta dentro de todo el ámbito territorial del Distrito Metropolitano de Quito, sin restricción territorial;*

*b. Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales: Es aquel que se presta exclusivamente al interior de la zona urbana de una parroquia rural o entre zonas urbanas de parroquias rurales vecinas. Eventualmente, las y los Conductores podrán trasladar Usuarios desde el ámbito territorial autorizado en el correspondiente Permiso de Operación hacia otras zonas urbanas del Distrito Metropolitano de Quito, pero en ningún caso podrán recoger Usuarios en estos destinos eventuales.*

*c. Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas Periféricas: Es aquel que se presta en un sector determinado en el Permiso de Operación, dentro de las zonas urbanas del Distrito Metropolitano de Quito calificadas por la Secretaría responsable de la Movilidad, o quien haga sus veces, como periféricas. Bajo ningún concepto, estos vehículos podrán circular para la prestación del Servicio de Taxi fuera del sector determinado en el Permiso de Operación.*

*2. El Servicio de Taxi Ejecutivo es el que se presta al Usuario en las zonas urbanas*

*del Distrito Metropolitano de Quito, sin otra restricción territorial, cuando se lo hace en la modalidad de "puerta a puerta", siempre que medie un requerimiento del servicio efectuado por el Usuario a través de un Centro de Operaciones o aplicativo móvil para el despacho de flota, debidamente autorizado, de conformidad a las disposiciones legales vigentes.";*

**Que,** el artículo 3043 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito determina el objeto social exclusivo que de conformidad con lo que ordena la *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*, para la constitución jurídica de compañías o cooperativas de taxis, el objeto social será exclusivo para la prestación del servicio de transporte en taxi, tanto para el servicio convencional como para el servicio ejecutivo, en sus respectivas subclases;

**Que,** la regla técnica que contiene las características y condiciones generales para los vehículos que prestan el servicio de taxi en el DMQ y los que califiquen en el proceso de ejecución de resultados del estudio de oferta del servicio de taxi del DMQ 2017, señala las características y condiciones generales para los vehículos que prestan el Servicio de Transporte Comercial en Taxis en el Distrito Metropolitano de Quito, que se incrementaron en base al Proceso de Regularización de Taxis fue expedida con la Resolución No. SM-0002-2018 de fecha 1 de marzo de 2018, la misma que fue derogada con la Resolución No. SM-2019-020, a excepción de la Regla Técnica que la subsiste;

**Que,** el Anexo 1 de esta Regla Técnica establece los distintivos de colores para los taxis, de acuerdo a su modalidad, estableciendo para:

TAXI CONVENCIONAL RURAL, el color verde con amarillo.

TAXI CONVENCIONAL PERIFÉRICO, el color rojo con amarillo

TAXI EJECUTIVO, el color negro con amarillo y;

**Que,** actualmente existen operadoras cuyo objeto social es la prestación de servicio de taxis convencional y que, al momento de incrementar sus cupos, se les incluye dentro de OTRA subclase "Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales", problemática que se busca subsanar con el presente proyecto de ordenanza.

**En ejercicio de las atribuciones que confieren los artículos 240 de la Constitución; artículo 87, literal a) y 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, 8 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito:**

**EXPIDE:**

**ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD, TÍTULO IV, CAPÍTULO I NORMAS GENERALES, SECCIÓN IV DE LA CONSTITUCIÓN JURÍDICA**

**1.** - Incorpórese como segundo párrafo del artículo 3043 denominado "Objeto social exclusivo", lo siguiente:

Las operadoras de transporte comercial en taxis deberán contar con su flota vehicular de acuerdo con el servicio a prestarse conforme al objeto social exclusivo, a fin de garantizar que no se invada campos de acción de otras subclases.

#### **DISPOSICION GENERAL**

**Única.** - La presente incorporación en el artículo 3043 denominado "Objeto social exclusivo", bajo ningún concepto será autorización para incrementos de cupo, otorgamiento de informes previos de constitución jurídica o en su defecto para que las operadoras de transporte comercial en taxi puedan reformar su objeto social respecto de la modalidad para la prestación del servicio autorizado previamente por la autoridad metropolitana competente.

#### **DISPOSICIONES TRANSITORIAS**

**Primera.-** La Secretaría de Movilidad en el término de treinta (30) días de sancionada la presente ordenanza metropolitana, procederá a emitir el Instructivo en el que conste el cronograma y los requisitos que deben cumplir las operadoras, así como los socios y accionistas que como incremento de cupo ingresaron a las compañías y cooperativas existentes, respecto del proceso de regularización realizado en el año 2011 a la luz de la Ordenanza Metropolitana No. 0047, sancionada el 15 de abril de 2011, a fin de que se procedan a actualizar los permisos de operación por parte de la Agencia Metropolitana de Tránsito.

**Segunda.-** La Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el término de trescientos sesenta y cinco (365) días a partir de la sanción de la presente ordenanza metropolitana, procederá con la actualización de los permisos de operación que como incremento de cupo ingresaron a las compañías y cooperativas existentes, respecto del proceso de regularización realizado en el año 2011 a la luz de la Ordenanza Metropolitana No. 0047, sancionada el 15 de abril de 2011 a fin de que todas las unidades vehiculares autorizadas a la prestación del servicio brinden

el mismo conforme al objeto social y a la modalidad previamente autorizada, para lo cual deberá regirse por el Instructivo que expida la Secretaría de Movilidad para el efecto.

**Tercera.-** La Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, una vez actualizados los permisos de operación por parte de los propietarios de los vehículos autorizados para la prestación del servicio de transporte comercial en taxi inmersos en lo previsto en la presente ordenanza metropolitana, en el término de noventa (90) días adecuarán sus vehículos conforme a lo previsto en la Regla Técnica que contiene las características y condiciones generales para los vehículos que prestan el Servicio de Transporte Comercial en Taxis en el Distrito Metropolitano de Quito.

### DISPOSICIÓN FINAL

**ÚNICA.** - La presente Ordenanza entrará en vigencia a partir de la sanción por parte del Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito.

Dada, en la ciudad de San Francisco de Quito, Distrito Metropolitano, en sesión ordinaria/extraordinaria llevada a cabo en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, a los ----- días del mes de ----- de dos mil veinticuatro.

En mi calidad de Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito certifico que la presente Ordenanza fue discutida y aprobada en dos debates, desarrollados en sesiones: No. \_\_\_\_ ordinaria, de \_\_ de \_\_\_\_\_ de 2024; y No. \_\_\_\_ extraordinaria de \_\_ de \_\_\_\_\_ de 2024.

ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO. - Distrito Metropolitano de Quito, \_\_ de \_\_\_\_\_ de 2024.

EJECÚTESE:

CERTIFICO, que la presente Ordenanza fue sancionada por el Sr. Pabel Muñoz López, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el \_\_ de \_\_\_\_\_ de 2024.

ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

**CONCLUSIONES:**

En cumplimiento a la Resolución No. SGC-EXT-006-CM-003-2023 tomada en el seno de la Comisión de Movilidad, en la mesa de trabajo se revisó los documentos que reposa en el expediente del Proyecto de "ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL EN EL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD, TÍTULO IV, CAPÍTULO I NORMAS GENERALES, SECCIÓN IV DE LA CONSTITUCIÓN JURÍDICA"; y, asimismo se levantó los aportes de los diferentes despachos de los Concejales y las entidades de la Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, permitiéndonos conocer varios aspectos que aportan a la propuesta con el fin de salvaguardar el debido proceso administrativo .

### 5. ANEXOS

5.1. Registro de asistencia a las mesas de trabajo.

5.1.2. Anexos

### 6. SUSCRIPCIÓN DEL INFORME



Ab. Marisol Peñafiel