

**GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL  
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

**COMISIÓN DE MOVILIDAD -EJE TERRITORIAL-**

**INFORME DE COMISIÓN Nro. IC-ORD-CM-2024-009**

**INFORME DE COMISIÓN PARA QUE EL CONCEJO  
METROPOLITANO DE QUITO CONOZCA Y TRATE EN PRIMER  
DEBATE EL PROYECTO DE "ORDENANZA METROPOLITANA  
REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL DEL LIBRO IV.2 DE LA  
MOVILIDAD, TÍTULO IV, CAPÍTULO I NORMAS GENERALES,  
SECCIÓN I DE LAS COMPETENCIAS Y NATURALEZA DEL  
SERVICIO Y SECCIÓN IV DE LA CONSTITUCIÓN JURÍDICA"**

**INTEGRANTES DE LA COMISIÓN:**

Fernanda Racines Corredores - Presidenta de la Comisión de Movilidad;

Cristina López Gómez de la Torre - Vicepresidente de la Comisión de  
Movilidad;

Diana Cruz Murillo - Integrante de la Comisión de Movilidad;

Joselyn Mayorga Salazar - Integrante de la Comisión de Movilidad; y,

Wilson Merino Rivadeneira - Integrante de la Comisión de Movilidad.

**Quito, Distrito Metropolitano, 18 de septiembre de 2024.**

## 1. OBJETO DEL INFORME:

El presente instrumento tiene por objeto poner en conocimiento del Alcalde Metropolitano y del Concejo Metropolitano de Quito, el Informe para Primer Debate de la Comisión de Movilidad, emitido durante el desarrollo de la Sesión Ordinaria Nro. 029, realizada el día miércoles, 19 de septiembre de 2024, respecto del Proyecto de **“ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD, TÍTULO IV, CAPÍTULO I NORMAS GENERALES, SECCIÓN I DE LAS COMPETENCIAS Y NATURALEZA DEL SERVICIO Y SECCIÓN IV DE LA CONSTITUCIÓN JURÍDICA”**; de conformidad con lo previsto en la letra a) del artículo 43; artículos 67.16, 67.17 y 67.63 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.

## 2. ANTECEDENTES E INFORMES TÉCNICOS:

2.1.- Mediante Oficio Nro. GADDMQ-DC-VA-2023-0387-O de 07 de septiembre de 2023, el Concejal Metropolitano Ángel Vega, presentó 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”**;

2.2.- Mediante Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2023-3886-O de 13 de septiembre de 2023, la Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito, Dra. Libia Rivas Ordóñez, calificó y notificó a la Comisión de Movilidad, a efectos de que se inicie con el tratamiento del referido Proyecto de Ordenanza;

2.3.- En la Sesión Extraordinaria No. 001, de 29 de septiembre de 2023, se avocó conocimiento 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”**;

2.4.- La Comisión de Movilidad, dentro de la referida sesión y durante el tratamiento del cuarto punto del orden del día: *“IV. Recibir al señor concejal Ángel Vega, para que exponga el contenido del Proyecto de Ordenanza denominada “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”*; resolvió: *“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.- Una vez que se reciban los informes de parte de las diferentes dependencias municipales, se conformarán mesas de trabajo con los despachos de los Concejales/as miembros de la Comisión, el despacho del concejal Ángel Vega como proponente, las entidades municipales competentes y los diferentes actores de la sociedad civil interesados en la materia, con la finalidad de analizar y procesar estos insumos, que permitan la construcción del Proyecto de Ordenanza."

**2.5.-** En la Sesión Ordinaria No. 013, de 15 de noviembre de 2023, se incluyó como parte del orden del día: "1. Recibir en Comisión General, para que presenten sus observaciones u aportes al Proyecto de Ordenanza denominada "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""; (proponente concejal Ángel Vega); donde se invitaron y recibieron como parte del proceso de socialización a los representantes de las Cooperativas de Taxis: ILALO; CUMBAYA; INTEROCEANICA DEL VALLE; 20 DE ENERO y KOTOHURCO;

**2.6.-** Dentro de la Sesión Extraordinaria No. 006, de 27 de diciembre de 2023, como parte del cuarto punto del orden del día: "IV. Comparecencia del Director de la Agencia Metropolitana de Tránsito para conocer el informe técnico actualizado frente al proyecto de ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CODIGO MUNICIPAL EN EL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD, TITULO IV, CAPITULO I NORMAS GENERALES, SECCION I DE LAS COMPETENCIAS Y NATURALEZA DEL SERVICIO";"; se resolvió: "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".";

**2.7.-** Mediante Memorando Nro. GADDMQ-SGCM-2024-0075-M de 15 de enero de 2024, se convocó por parte de la Secretaría General del Concejo

Metropolitano de Quito, Dra. Libia Rivas Ordóñez, a la Mesa de Trabajo No. 007 de la Comisión de Movilidad, celebrada el 16 de enero de 2024, con el objeto de analizar y procesar las observaciones recibidas 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 DE LAS COMPETENCIAS Y NATURALEZA DEL SERVICIO”**, de iniciativa del Concejal Ángel Vega;

**2.8.-** Con Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2024-0491-O de 23 de febrero de 2024, se convocó por parte de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito, Dra. Libia Rivas Ordóñez, a la Mesa de Trabajo No. 008 de la Comisión de Movilidad, celebrada el 28 de febrero de 2024, con el objeto de analizar y procesar las observaciones recibidas 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 DE LAS COMPETENCIAS Y NATURALEZA DEL SERVICIO”**, de iniciativa del Concejal Ángel Vega;

**2.9.-** Por medio de correo electrónico institucional de fecha 26 de febrero de 2024, la presidenta de la Comisión de Movilidad, Concejala Metropolitana Fernanda Racines Corredores, solicitó que por medio de la Secretaría de la Comisión se elabore el informe para primer debate del referido Proyecto de Ordenanza, a fin de ser tratado en una próxima Sesión Ordinaria de la Comisión de Movilidad;

**2.10.-** En el INFORME JURÍDICO NO VINCULANTE Nro. 011-2024 de fecha 29 de febrero de 2024, la Mgs. Paola Anabel Crespo Enríquez, SUBPROCURADORA DE ASESORÍA GENERAL DE LA PROCURADURÍA METROPOLITANA DEL GAD DMQ, se pronunció respecto de la aplicación de los artículos 30.4 y 30.5, literal v) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y el artículo 30 del Reglamento General a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, señalando que: *“De las disposiciones normativas citadas se determina que existe una evidente contradicción, respecto de la obligatoriedad de informar a la ANT como ente de regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial frente a la necesidad de obtener un informe previo favorable respecto de la viabilidad en la expedición de las ordenanzas cuya competencia corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados, en virtud de lo establecido en el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución.- En consecuencia, si bien, la reforma propuesta en el proyecto de ordenanza es compatible con las competencias establecidas en la Constitución, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento General*

de aplicación, la Resolución del Consejo Nacional de Competencias Nro. 006-CNC-2012 de 26 de abril de 2012, y el actual Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito; asumimos la interpretación contenida en el numeral 6 del artículo 264 y artículo 426 de la Constitución y sugerimos iniciar las acciones constitucionales correspondientes.”

**2.11.-** Las Comisión de Movilidad, durante la Sesión Ordinaria No. 018, realizada el 06 de marzo de 2024, producto de conocer, debatir y procesar las observaciones recibidas por los diferentes Concejales y Concejales Metropolitanos, así como, revisar los informes técnicos y jurídicos emitidos por las diferentes entidades municipales, aprobó la moción planteada por la Concejala Metropolitana Fernanda Racines, a través de la cual se resolvió: *“Aprobar el texto final y el informe para Primer Debate 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”**”*.

**2.12.-** Mediante Oficio Nro. GADDMQ-DC-RCMF-2024-0125-O de 11 de marzo de 2024, la Concejala Metropolitana Fernanda Racines Corredores, en su calidad de presidenta de la Comisión de Movilidad, de conformidad con en la letra a) del artículo 43 y 67.64 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, notificó al Alcalde Metropolitano, Lcdo. Pabel Muñoz López, el Informe de la Comisión de Movilidad No. IC-ORD-CM-2024-005, para Primer Debate 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”*;

**2.13.-** Dentro de la Sesión Ordinaria No. 63 del Concejo Metropolitano de Quito, desarrollada el día martes 21 de mayo de 2024, se estableció como parte del orden del día el: *“VII.- Primer Debate 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 (IC-ORD-CM-2024-005)”*; donde producto del debate correspondiente se aprobó la moción presentada por la señora Alcaldesa Subrogante Fernanda Racines, la misma que determinó: *“Devolver a la Comisión de Movilidad el Informe para Primer Debate 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.”*;

**2.14.-** La Comisión de Movilidad, en Sesión No. 017 - Extraordinaria, llevada a cabo el miércoles, 31 de julio de 2024, durante el tratamiento del primer punto del orden del día: “(...) I. Tratamiento y resolución sobre 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, propuesto por el concejal Ángel Vega; (...)”; **resolvió (Resolución No. SGC-EXT-017-CM-029-2024):** “Se actualicen los informes técnicos y jurídicos por parte la Secretaría de Movilidad y la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el término de 10 días, tomando en cuenta el texto consensuado en las mesas de trabajo 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, propuesto por el concejal Ángel Vega.”;

**2.15.-** En la Sesión Extraordinaria No. 018 de la Comisión de Movilidad, llevada a cabo el día miércoles 04 de septiembre de 2024, durante el tratamiento del primer punto del orden del día: “1. Comparecencias con la finalidad de conocer los informes técnicos y jurídicos frente 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”, propuesto por el concejal Ángel Vega, de las siguientes entidades municipales: Agencia Metropolitana de Tránsito y la Secretaría de Movilidad;”; **resolvió (Resolución No. SGC-EXT-018-CM-038-2024):** “Convocar a mesas de trabajo, de acuerdo a lo que determina el art. 67.14 (Intervención de funcionarios) con el fin de procesar las observaciones de los informes técnicos y jurídicos recibidos para elaborar la propuesta de texto final del Proyecto de “ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD, TÍTULO IV, CAPÍTULO I NORMAS GENERALES, SECCIÓN I DE LAS COMPETENCIAS Y NATURALEZA DEL SERVICIO Y SECCIÓN IV DE LA CONSTITUCIÓN JURÍDICA”.- Por su parte, la Secretaría de la Comisión, de conformidad con los artículos 27, numeral 5 y 67.16 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, se encargará de elaborar el proyecto de Informe para Primer Debate del Proyecto de “ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD, TÍTULO IV, CAPÍTULO I NORMAS GENERALES, SECCIÓN I DE LAS COMPETENCIAS Y

NATURALEZA DEL SERVICIO Y SECCIÓN IV DE LA CONSTITUCIÓN JURÍDICA”, propuesto por el concejal Ángel Vega.”;

2.16.- Durante el tratamiento y hasta la aprobación del Informe para Primer Debate de este proyecto de Ordenanza, se recibieron los informes actualizados técnicos y jurídicos, junto con las observaciones por escrito, de parte de las entidades municipales que se detallan a continuación:

No.	OFICIO/MEMORANDO	ENTIDAD/AUTORIDAD	FECHA
1	Oficio Nro. GADDMQ-AMT-2024-1167-O	Mba. Washington Gerardo Martínez Suasnavas, <b>DIRECTOR GENERAL METROPOLITANO DE TRÁNSITO DE LA AGENCIA METROPOLITANA CONTROL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL</b>	20 de junio de 2024
2	Oficio Nro. GADDMQ-SM-2024-2234-O	Ing. Alex Daniel Pérez Cajilema, <b>SECRETARIO DE MOVILIDAD</b>	05 de julio de 2024
3	Oficio Nro. GADDMQ-AMT-2024-1709-O	Mba. Washington Gerardo Martínez Suasnavas, <b>DIRECTOR GENERAL METROPOLITANO DE TRÁNSITO DE LA AGENCIA METROPOLITANA CONTROL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL</b>	29 de agosto de 2024
4	Memorando Nro. GADDMQ-SM-2024-0550-M	Ing. Alex Daniel Pérez Cajilema, <b>SECRETARIO DE MOVILIDAD</b>	02 de septiembre de 2024

2.17.- Dentro del tratamiento en Primer Debate de este proyecto de Ordenanza, se realizaron las mesas de trabajo que se detallan a continuación:

No.	Mesa de Trabajo	Oficio/Memorando	Fecha
1	Mesa de Trabajo No. 025	Memorando Nro. GADDMQ-SGCM-2024-1123-M de 04 de junio de 2024	06 de junio de 2024
2	Mesa de Trabajo No. 022	Memorando Nro. GADDMQ-SGCM-2024-1439-M de 10 de julio de 2024	11 de julio de 2024
3	Mesa de Trabajo No. 025	Memorando Nro. GADDMQ-SGCM-2024-1987-M de 04 de septiembre de 2024	06 de septiembre de 2024

2.18.- Durante el desarrollo de la Sesión Ordinaria Nro. 029, realizada el día miércoles, 19 de septiembre de 2024, la Comisión de Movilidad, producto de conocer, debatir y procesar las observaciones recibidas por las diferentes Concejalas y Concejales Metropolitanos, aprobó la moción planteada por la Concejala Metropolitana, Fernanda Racines Corredores, a través de la cual se resolvió: *“Aprobar el texto final e Informe para Primer Debate del Proyecto de **“ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD, TÍTULO IV, CAPÍTULO I NORMAS GENERALES, SECCIÓN I DE LAS COMPETENCIAS Y NATURALEZA DEL SERVICIO Y SECCIÓN IV DE LA CONSTITUCIÓN JURÍDICA”**, propuesto por el concejal Ángel Vega.*

### 3. BASE NORMATIVA:

#### 3.1. Constitución de la República del Ecuador:

*“Art. 66.- Se reconoce y garantizará a las personas: (...) 25. El derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato, así como a recibir información adecuada y veraz sobre su contenido y características. (...);”*

*“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.”;*

*“Art. 227.- 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.”;*

*“Art. 238.- Los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. En ningún caso el ejercicio de la autonomía permitirá la secesión del territorio nacional.*

*Constituyen gobiernos autónomos descentralizados las juntas parroquiales rurales, los concejos municipales, los concejos metropolitanos, los consejos provinciales y los consejos regionales.”;*

*“Art. 240.- Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales (...)”;*

*“Art. 264.- 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.”;*

*“Art. 266.- 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”;*

### **3.2. Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización:**

*“Art. 5.- La autonomía política, administrativa y financiera de los gobiernos autónomos descentralizados y regímenes especiales prevista en la Constitución de la República del Ecuador comprende el derecho y la capacidad efectiva de estos niveles de gobierno para regirse mediante normas y órganos de gobierno propios, en sus respectivas circunscripciones territoriales, bajo su responsabilidad, sin intervención de otro nivel de gobierno y en beneficio de sus habitantes. Esta autonomía se ejercerá de manera responsable y solidaria (...);”*

*“Art. 7.-Facultad normativa.- Para el pleno ejercicio de sus competencias y de las facultades que de manera concurrente podrán asumir, se reconoce a los consejos regionales y provinciales concejos metropolitanos y municipales, la capacidad para dictar normas de carácter general a través de ordenanzas, acuerdos y resoluciones, aplicables dentro de su circunscripción territorial. El ejercicio de esta facultad se circunscribirá al ámbito territorial y a las competencias de cada nivel de gobierno, y observará lo previsto en la Constitución y la Ley. (...);”*

*“Art. 29.-Funciones de los gobiernos autónomos descentralizados.- El ejercicio de cada gobierno autónomo descentralizado se realizará a través de tres funciones integradas:*

- a) De legislación, normatividad y fiscalización;*
- b) De ejecución y administración; y,*
- c) De participación ciudadana y control social.”;*

*“Art. 84.- Funciones.- Son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano: (...) q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio;*

*“Art. 87.- Al concejo metropolitano le corresponde: a) Ejercer la facultad normativa en materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones”;*

*“Art. 130.- Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte.- El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma:*

*A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal.*

(...)

*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. (...).";*

*“Art. 327.- Clases de comisiones.- Las comisiones serán permanentes; especiales u ocasionales; y, técnicas. Tendrán la calidad de permanente, al menos, la comisión de mesa; la de planificación y presupuesto; y, la de igualdad y género. Los órganos normativos de los gobiernos autónomos descentralizados regularán su conformación, funcionamiento y operación, procurando implementar los derechos de igualdad previstos en la Constitución, de acuerdo con las necesidades que demande el desarrollo y cumplimiento de sus actividades. (...).”;*

### **3.3. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:**

*“Art. 30.4.- Atribuciones de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, metropolitanos y municipales.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, metropolitanos y municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, tendrán las atribuciones de conformidad con la Constitución, la Ley y las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre, dentro de su jurisdicción, con observación de lo dispuesto en la presente Ley, su Reglamento y las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar. (...).”;*

*“Art. 30.5.- Competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales Metropolitanos y Municipales.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados tendrán las siguientes competencias: (...) c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y*

seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del sector;”;

### **3.4. Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito:**

**“Artículo 28.- Comisiones del Concejo del Distrito Metropolitano de Quito.** - Las comisiones del Concejo Metropolitano son entes asesores del Cuerpo Edilicio, conformados por concejales y concejales metropolitanos, cuya principal función consiste en emitir informes para resolución del Concejo Metropolitano sobre los temas puestos en su conocimiento.”

**“Artículo 31.- Ámbito de las comisiones.** - Los deberes y atribuciones de las comisiones, son las determinadas en la normativa nacional y metropolitana vigente dentro de su ámbito de acción correspondiente, detallado a continuación:

*Para el ejercicio de la facultad legislativa, cada una de las comisiones podrá coordinar con los actores relacionados con sus ámbitos.*

#### **3.- Eje territorial:**

**b) 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.”;

**“Artículo 43.- Deberes y atribuciones de las comisiones permanentes.** - Las comisiones permanentes tienen los siguientes deberes y atribuciones de acuerdo con la naturaleza específica de sus funciones: (...) **a)** Emitir informes para resolución del Concejo Metropolitano sobre proyectos de ordenanza de su competencia, acuerdos, resoluciones o sobre los temas puestos en su conocimiento, a fin de cumplir las funciones y atribuciones del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.”;

**“Artículo 67.16.- Expedientes e informes.** - Los proyectos de informe de los proyectos de ordenanzas o resoluciones serán elaborados por la Secretaría General del Concejo, por solicitud del presidente o presidenta de la comisión y se deberán adjuntar a la convocatoria de sesión, para su correspondiente revisión, inclusión de observaciones, aprobación y suscripción.

*Una vez aprobado, las concejalas y concejales no podrán retener un expediente o informe para su suscripción por más de 48 horas, salvo fuerza mayor debidamente comprobada y justificada ante el presidente o presidenta de la comisión.*

*En caso de presentarse informe de minoría, este deberá ser redactado por el o los proponentes del informe y una vez suscrito, será puesto en conocimiento de la Secretaría del Concejo.”;*

**Artículo 67.17.- Contenido de los informes.-** *Los informes contendrán el nombre de la comisión, fecha, miembros de la comisión, objeto, el detalle de los antecedentes, la relación cronológica de los hechos, el fundamento jurídico y técnico, resumen de las observaciones presentadas por las y los concejales y por la ciudadanía, análisis y razonamiento realizado por los miembros de la comisión, las recomendaciones y conclusiones, resolución y certificación de la votación, nombre y firma de las y los concejalas que suscriben el informe, que servirán de base para que el Concejo o el alcalde o alcaldesa tomen una decisión.”;*

**“Artículo 67.62.- Informes técnicos.** - *Para sustentar el proyecto de ordenanza, la comisión solicitará a través de la Secretaría General, la emisión de los informes técnicos que sean menester respecto al texto del proyecto de ordenanza.*

*Conforme el artículo 166 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, en el caso de iniciativas normativas que generen obligaciones financiadas con recursos de la municipalidad, se contará con los informes técnicos que identifiquen la fuente de financiamiento correspondiente.*

*Las y los responsables de las dependencias municipales dispondrán de un término de 8 días para emitir dichos informes contados desde la notificación del requerimiento. Dicho término podrá ampliarse por un término de 8 días adicionales, en casos excepcionales, previo pedido debidamente justificado de la o el funcionario responsable.*

*En el evento de que las y los responsables de las dependencias técnicas que forman parte del ejecutivo municipal no emitieran los informes requeridos en el término establecido, y no hayan solicitado la prórroga respectiva, la comisión establecerá un término perentorio para la presentación de los informes*

correspondientes. En caso de incumplimiento se pondrá en conocimiento del alcalde o alcaldesa.

Para el procesamiento de la información y observaciones contenidas en los informes técnicos, el presidente o presidenta de la comisión convocará a las sesiones y/o mesas de trabajo que sean necesarias, con la finalidad de elaborar un texto definitivo del proyecto normativo.”;

**“Artículo 67.63.- Informe de primer debate.** - Las comisiones tendrán un plazo máximo de noventa días, contado a partir de la fecha de notificación de la calificación por parte de la secretaría General del Concejo, para la emisión del informe de primer debate con sus antecedentes, conclusiones, y recomendaciones, mismos que serán puestos a consideración del Concejo Metropolitano.

Dentro del referido plazo, se considerará un tiempo no menor a los quince primeros días, para que las y los concejales y la ciudadanía directamente o por intermedio de un concejal o concejala, presenten sus observaciones por escrito al presidente o presidenta de la comisión o soliciten ser recibidos en comisión general.

En ningún caso, la comisión emitirá su informe en un plazo menor a veinte días.

Las comisiones, atendiendo a la naturaleza y complejidad del proyecto de ordenanza, podrán resolver con el voto de la mayoría simple, por una sola vez, una prórroga de hasta cuarenta y cinco días plazo para presentar el informe.

La secretaría General preparará el proyecto de informe para conocimiento y aprobación de la comisión con el voto de la mayoría simple de sus integrantes. Una vez aprobado el informe, será suscrito por los miembros de la comisión dentro de un término máximo de hasta tres días.

Cuando las y los concejales se aparten del voto de mayoría podrán presentar informes de minoría. En caso de presentarse informe de minoría, este deberá ser redactado por los proponentes del informe y puesto en conocimiento de la Secretaría del Concejo.

Una vez aprobado el informe de primer debate, la Secretaría General lo pondrá en conocimiento del alcalde o alcaldesa y de las y los concejales.

Si el proyecto de ordenanza requiere una consulta prelegislativa, el trámite no se sujetará a los plazos previstos en el presente artículo.”;

**“Artículo 67.64.- Inclusión del informe para primer debate en el Pleno del Concejo.** - Emitido el informe para primer debate ante el Pleno del Concejo

Metropolitano, la Secretaría General notificará al alcalde o alcaldesa de su contenido, quien lo incluirá en el orden del día de una sesión ordinaria o extraordinaria del Concejo.

De existir informe o informes de minoría, se remitirán con la convocatoria, de manera conjunta con los de mayoría.”;

**“Artículo 3038.- Servicio de Taxi.-** 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.”

**“Artículo 3039.- Clasificación.-** 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.”*

#### **4. ANÁLISIS Y RAZONAMIENTO:**

##### **4.1. Contexto del Proyecto de Ordenanza:**

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, 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 Mariscal Sucre.

En virtud de este convenio, el servicio requerido es a nivel nacional 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.

#### **4.2. Debate al interior de la Comisión en Primer Debate:**

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 la Sesión Ordinaria No. 63 del Concejo Metropolitano de Quito, desarrollada el día martes 21 de mayo de 2024, se estableció como parte del orden del día el: *"VII.- Primer Debate 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 (IC-ORD-CM-2024-005)"*; donde producto del debate correspondiente se aprobó la moción presentada por la señora Alcaldesa Subrogante Fernanda Racines, la misma que determinó: *"Devolver a la Comisión de Movilidad el Informe para Primer Debate 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."*

Dentro del debate efectuado por los integrantes de la Comisión de Movilidad se consideró la necesidad de ajustar la denominación original 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 Proyecto de **"ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD, TÍTULO IV, CAPÍTULO I NORMAS GENERALES, SECCIÓN I DE LAS COMPETENCIAS Y NATURALEZA DEL SERVICIO Y SECCIÓN IV DE LA CONSTITUCIÓN JURÍDICA"**.

#### **4.3. INFORMES TÉCNICOS Y JURÍDICOS:**

Los informes técnicos y jurídicos emitidos por la Agencia Metropolitana Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, determinaron en su parte medular lo siguiente:

**AGENCIA METROPOLITANA CONTROL DE TRANSPORTE TERRESTRE,  
TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**

**Informe Jurídico - Memorando Nro. GADDMQ-AMT-CGJ-2023-04819-M**

**“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**

#### **“III. DESARROLLO DEL INFORME:**

*En el Proceso de Regularización de Taxis del 2011, se constituyeron compañías para prestar el Servicio de Transporte Comercial en Taxi Ejecutivo; y, compañías para prestar el Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales; y, Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas Periféricas.*

*Del Sistema de Transporte AS400 de la Coordinación General de Registro y Administración Vehicular, las siguientes OPERADORAS DE TAXI CONVENCIONAL ORDINARIO, INCLUYE LA SUBCLASE DE CONVENCIONALES EN ZONAS URBANAS DE LAS PARROQUIAS RURALES, en cuyo detalle se determina lo siguiente:*

*En el Sistema de Transporte AS400, no se registra Operadoras de Taxi Convencional Ordinario que incluya flota vehicular de la subclase Taxi Convencional en Zonas Urbanas Periféricas y Taxis Ejecutivos.*

*Así también, en el Sistema de Transporte AS400, no se registra Operadoras de Taxi Convencional Ordinario que incluya flota vehicular de Taxis Ejecutivos.*

*Conforme lo estipula el Código Municipal y lo establece la Regla Técnica que contiene las características y condiciones generales para los vehículos que prestan el servicio de taxi en el Distrito Metropolitano de Quito, la distinción de colores, está legalmente determinada según la jurisdicción donde se constituyeron para la prestación de su servicio, tanto en el Proceso de Regularización de Taxis del año 2011, como del año 2017.*

*El cambio de color sin que exista la base legal y autorización correspondiente, es causal de incumplimiento, que es fiscalizado por la Coordinación General de Fiscalización del Transporte Público y Comercial y Administración de los Servicios de Tránsito.*

*Este incumplimiento se encuentra tipificado y sancionado por el literal d. del Artículo 2973 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, y sancionado por el artículo 3001 de la norma ibídem."*

## **ACTUALIZACIÓN DE INFORMES**

### **SECRETARÍA DE MOVILIDAD**

#### **INFORME TÉCNICO - 2024, IT-SM-DMPPM-096**

### **"3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

*De lo antes indicado, se concluye que, existe un impacto bajo en la movilidad porque los taxis rurales y parroquiales alcanzan el 7% del total de la flota. En este sentido, se considera viable el proyecto. Sin embargo, se acatarse a las siguientes conclusiones y recomendaciones:*

- *Se sugiere la inclusión de una disposición general que disponga que las operadoras no dejen sin servicio a las zonas donde tienen sus sitios de estacionamiento asignado. Vigilando que no se deje sin servicio a las zonas rurales. La Secretaría de Movilidad reitera la necesidad y la corresponsabilidad del sector para respetar las zonas de operación y priorizar los sectores donde mantienen sitios de estacionamiento.*
- *Actualmente, existe una oferta mayor a la demanda de viajes en modalidad taxis en el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), lo que resulta que un 54% de taxis circulen vacíos, según datos del Plan Maestro de Movilidad.*
- *La Agencia Metropolitana de Tránsito deberá fortalecer el control en zonas que se encuentran ya ordenadas con la ubicación de paradas. Con especial énfasis en zonas como: centros comerciales, estaciones del metro, donde se pueda generar una acumulación de prestadores de servicio de taxi.*
- *Este cambio en la normativa podría generar zonas poco servidas en sectores rurales, ya que los taxis circularían por zonas ya congestionadas de la ciudad como el hipercentro (meseta alta) de la ciudad. En este sentido, deberá existir la*

*corresponsabilidad del sector del transporte comercial, modalidad taxi para implementar tecnología, generar capacitación y entrenamiento específico para el respeto a las paradas autorizadas.*

• *Finalmente, se solicita que la disposición transitoria primera y segunda se otorgue 60 días para expedir los lineamientos y de igual manera la modificación de la regla técnica. Esto debido a la socialización que se deberá realizar con el sector."*

## **AGENCIA METROPOLITANA CONTROL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**

### **INFORME JURÍDICO - Memorando Nro. GADDMQ-AMT-CGJ-2024- 05366-M**

#### **"3.- CONCLUSIONES:**

3.1.- *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.*

3.2.- *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 conforme se encuentra definido en el Reglamento la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 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.*

#### **4.- RECOMENDACIÓN:**

4.1.- *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; siendo necesario que el ordenamiento jurídico metropolitano, cuente con un cuerpo normativo que permita un adecuado control administrativo y operativo respecto de la clasificación de los vehículos que brindan el servicio de transporte comercial en taxi.*

4.2.- *A fin de que el proyecto de ordenanza en trámite guarde armonía con lo establecido en el artículo 79 de la LOTTTSV respecto de que no se invadan los campos de acción de unas modalidades de transporte con otras, concordante con el artículo 79, numeral 2 del Reglamento a la LOTTTSV, en el sentido de que el permiso de operación debe contener la descripción del servicio, es necesario que en las Operadoras de transporte comercial en taxi, los vehículos que prestan servicio con una clasificación o subclase diferente a la otorgada por la autoridad metropolitana competente en su Permiso de Operación sean unificados.”*

#### **4.4. Mesas de Trabajo:**

Dentro de las tres Mesas de Trabajo, que se realizaron por la Comisión de Movilidad, se levantaron y procesaron las observaciones recibidas y se solicitaron informes complementarios que permitieron levantar consensos y disensos para la elaboración del nuevo texto del proyecto normativo, conforme se detalla a continuación:

### **SECRETARÍA DE MOVILIDAD**

**2024, IT-SM-DMPPM-067 - INFORME DEL IMPACTO EN LA MOVILIDAD QUE SE GENERARÍA EN LAS ZONAS URBANAS, RURALES Y PERIFÉRICAS EN EL DMQ, EN EL CASO DE LA ENTRADA EN VIGENCIA DE LA PROPUESTA DEL CONCEJAL ÁNGEL VEGA, LA CUAL SE ENCAMINA EN ARMONIZAR EL CÓDIGO MUNICIPAL CON EL ARTÍCULO 62 DEL REGLAMENTO A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DONDE CONSTAN DOS SUBTIPOS DE TAXIS: CONVENCIONALES Y EJECUTIVOS**

#### **“3. CONCLUSIONES**

*De lo antes indicado, se concluye que, existe un impacto bajo en la movilidad porque los taxis rurales y parroquiales alcanzan el 7% del total de la flota. En este sentido, tomando en cuenta que la ordenanza plantea que el 40% de la flota se mantenga en las paradas autorizadas el impacto sobre el tráfico podría ser considerado marginal. Sin embargo, se debería tomar en cuenta las siguientes observaciones:*

- *Actualmente existe una oferta mayor a la demanda de viajes en modalidad taxis en el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), lo que resulta*

que un 54% de taxis circulen vacíos, según datos del Plan Maestro de Movilidad.

- La entrada en vigencia de la propuesta analizada, tendría también un impacto sobre el número de bahías en las paradas autorizadas por lo que la Agencia Metropolitana de Tránsito deberá realizar los estudios pertinentes para mitigar este posible efecto.
- La Agencia Metropolitana de tránsito deberá fortalecer el control en zonas que se encuentran ya ordenadas con la ubicación de paradas. Con especial énfasis en zonas como: centros comerciales, estaciones del metro, donde se pueda generar una acumulación de prestadores de servicio de taxi.
- Este cambio en la normativa podría dejar poco servidas zonas rurales, haciendo que los taxis se vuelquen a zonas congestionadas de la ciudad como el hipercentro (meseta alta) de la ciudad. En este sentido, deberá existir la corresponsabilidad del sector del transporte comercial, modalidad taxi para implementar tecnología, generar capacitación y entrenamiento específico para el respeto a las paradas autorizadas.
- Finalmente, se recomienda la revisión de las transitorias primera, segunda y tercera y evaluar la necesidad de emitir un instructivo ya que el cambio de modalidad y los procedimientos del proceso de regularización son realizados por la Agencia Metropolitana de Tránsito. Es decir, AMT, deberá actualizar los permisos de operación de acuerdo a sus calendarios de matriculación."

**AGENCIA METROPOLITANA CONTROL DE TRANSPORTE  
TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**

**INFORME RESPUESTA: GADDMQ-DC-RCMF-2024-0344-O;  
GADDMQ-SM-2024-1911-O; GADDMQ-SM-2024-1991-O**

**"III. DESARROLLO DEL INFORME:**

La Coordinación General de Registro y Administración Vehicular, a través de la Dirección de Transporte Comercial de la Agencia Metropolitana de Tránsito ha logrado convalidar la información acerca de la cantidad de vehículos de transporte público en la modalidad de taxis dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

Bajo este preámbulo, de acuerdo con las subclases del Servicio de Taxi determinadas en el Art. 3025 del Código Municipal para el Distrito

Metropolitano de Quito, se contesta las consultas realizadas en el documento inicialmente referido, en cuanto a la jurisdicción de la constitución de las diferentes operadoras de taxis del Distrito Metropolitano de Quito:

**CONSULTA:** ¿Cuántos taxis convencionales en parroquias urbanas u ordinarias?

**RESPUESTA:**

**Convencional ordinario:**

16.431 Registros Municipales

**CONSULTA:** ¿Cuántos taxis convencionales en zonas urbanas de las parroquias rurales?

**RESPUESTA:**

**Convencionales en zonas urbanas de las parroquias rurales:**

1.923 Registros Municipales

**CONSULTA:** ¿Cuántos taxis convencionales en zonas urbanas periféricas?

**RESPUESTA:**

**Convencionales en zonas urbanas periféricas:**

1.344 Registros Municipales

Tabla:

Nro.	MODALIDAD	NÚMERO DE UNIDADES
3	TAXI CONVENCIONAL	16431
1	TAXI CONVENCIONAL RURAL	1923
2	TAXI CONVENCIONAL PERIFERICO	1344
<b>TOTAL</b>		<b>19698</b>

*Información obtenida del sistema centralizado de transporte comercial de fecha 17 de junio de 2024.*

Conforme lo estipula el Código Municipal y lo establece la Regla Técnica que contiene las características y condiciones generales para los vehículos que prestan el servicio de taxi en el Distrito Metropolitano de Quito, la distinción de colores, está legalmente determinada según la jurisdicción donde se constituyeron para la prestación de su servicio, tanto en el proceso de regularización de taxis del año 2011, como del año 2017.

*El cambio de color sin que exista la base legal y autorización correspondiente, es causal de incumplimiento, que es fiscalizado por la Coordinación General de Fiscalización del Transporte Público y Comercial y Administración de los Servicios de Tránsito.*

*Este incumplimiento se encuentra tipificado y sancionado por el literal d. y e. del Artículo 2961 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.”*

Producto de las discusiones y debate generado por parte de las y los integrantes de la Comisión de Movilidad se acordó tomar en cuenta varias de las observaciones y criterios manifestados en las Mesas de Trabajo, así como, los informes técnicos y jurídicos preparados por la Secretaría de Movilidad y la Agencia Metropolitana Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Finalmente, los miembros de la Comisión de Movilidad, dentro de las sesiones y las mesas de trabajo que se llevaron adelante, conocieron, analizaron y debatieron a profundidad el texto del proyecto de **“ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATIVA AL CÓDIGO MUNICIPAL DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD, TÍTULO IV, CAPÍTULO I NORMAS GENERALES, SECCIÓN I DE LAS COMPETENCIAS Y NATURALEZA DEL SERVICIO Y SECCIÓN IV DE LA CONSTITUCIÓN JURÍDICA”**, producto de analizar y procesar cada una de las comunicaciones, intervenciones, comentarios, aportes y observaciones realizadas por las diferentes Concejalas y Concejales Metropolitanos, por lo que acordaron un texto definitivo y resolvieron emitir el presente Informe de Comisión, con la finalidad de que sea conocido y debatido por el Concejo Metropolitano de Quito.

## **5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES:**

En el marco de sus competencias y atribuciones, la Comisión de Movilidad, una vez revisado y analizado en su integralidad la documentación que reposa en el expediente, luego de procesar las observaciones formuladas por las y los Concejales Metropolitanos, los criterios manifestados en las Mesas de Trabajo, así como, los informes técnicos y jurídicos preparados por la Secretaría de Movilidad y la Agencia Metropolitana Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y de haber acordado un texto definitivo del proyecto normativo, **CONCLUYEN** que es oportuno que se continúe con el procedimiento legislativo pertinente.

Adicionalmente, **RECOMIENDAN** también que el Proyecto de Ordenanza denominado: ***“ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD, TÍTULO IV, CAPÍTULO I NORMAS GENERALES, SECCIÓN I DE LAS COMPETENCIAS Y NATURALEZA DEL SERVICIO Y SECCIÓN IV DE LA CONSTITUCIÓN JURÍDICA”***; sea conocido y debatido en Primer Debate por el Concejo Metropolitano de Quito.

#### **6. RESOLUCIÓN DE LA COMISIÓN:**

La Comisión de Movilidad durante el desarrollo de la Sesión Ordinaria No. 029, realizada el día miércoles, 18 de septiembre de 2024, al amparo de lo dispuesto en el literal a), del artículo 87 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) y del artículo 67.63 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, resuelve aprobar el Informe de la Comisión de Movilidad, para que el Concejo Metropolitano de Quito, conozca y trate en **PRIMER DEBATE**, el proyecto de ***“ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD, TÍTULO IV, CAPÍTULO I NORMAS GENERALES, SECCIÓN I DE LAS COMPETENCIAS Y NATURALEZA DEL SERVICIO Y SECCIÓN IV DE LA CONSTITUCIÓN JURÍDICA”***; para lo cual se acompaña también el texto aprobado del proyecto de ordenanza.

#### **7. PONENTE DEL INFOME:**

La presidenta e integrante de la Comisión de Movilidad, Concejala Metropolitana Fernanda Racines Corredores, será la ponente del presente Informe de Comisión, durante el desarrollo del Primer Debate en el Pleno del Concejo Metropolitano de Quito.

## 8. SUSCRIPCIÓN DEL INFORME:

Las integrantes de las Comisión de Movilidad, abajo firmantes, aprueban el día miércoles, 18 de septiembre de 2024, el Informe de la Comisión con el respectivo texto del Proyecto de Ordenanza, para lo que suscriben el presente documento.

Fernanda Racines Corredores  
**Presidenta de la Comisión de Movilidad**

Cristina López Gómez de la Torre  
**Vicepresidente de la Comisión de Movilidad**

Diana Cruz Murillo  
**Integrante de la Comisión de Movilidad**

Joselyn Mayorga Salazar  
**Integrante de la Comisión de Movilidad**

Wilson Merino Rivadeneira  
**Integrante de la Comisión de Movilidad**

**COMISION DE MOVILIDAD  
-EJE TERRITORIAL-**

En mi calidad de Prosecretario General del Concejo Metropolitano de Quito y funcionario delegado de la Secretaría General del Concejo a la Secretaría de la Comisión de Movilidad, me permito certificar lo siguiente:

**CERTIFICACIÓN DE LA VOTACIÓN:**

Que el presente Informe de Comisión fue debatido y aprobado en la Sesión Ordinaria Nro. 029, realizada el día miércoles, 18 de septiembre de 2024, por el Pleno de la Comisión de Movilidad, con la votación de las y los siguientes Concejales Metropolitanos: Fernanda Racines Corredores; Cristina López Gómez de la Torre; y, Joselyn Mayorga Salazar; con la siguiente votación: **AFIRMATIVOS: TRES (3). NEGATIVOS: CERO (0). ABSTENCIONES: CERO (0). BLANCOS: CERO (0). CONCEJALES/AS AUSENTES EN LA VOTACIÓN: DOS (2)** Diana Cruz Murillo y Wilson Merino Rivadeneira.

No.	CONCEJAL	AFIRMATIVOS	NEGATIVOS	ABSTENCIONES	BLANCOS
1	FERNANDA RACINES CORREDORES	X	---	---	---
2	CRISTINA LÓPEZ GÓMEZ DE LA TORRE	X	---	---	---
3	DIANA CRUZ MURILLO	---	---	---	---
4	JOSELYN MAYORGA SALAZAR	X	---	---	---
5	WILSON MERINO RIVADENEIRA	---	---	---	---
	<b>TOTAL</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Quito D.M., 18 de septiembre de 2024.

**Ab. Pedro Cornejo Espinoza**

**Prosecretario General del Concejo Metropolitano de Quito**

**Funcionario delegado a la Secretaría de la Comisión de Movilidad**

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

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

El presente Proyecto de Ordenanza surge como respuesta a diversas problemáticas que afectan la regulación de los servicios de taxi en nuestro Distrito. Su objetivo primordial es garantizar un servicio de alta calidad para todas y todos los ciudadanos, optimizando el servicio de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito a través de la eliminación de restricciones geográficas, la mejora en la calidad del servicio y la promoción de un desarrollo equitativo y sostenible en el Sector del Transporte.

Una de las problemáticas destacadas que justifican la necesidad de mejorar el servicio de taxis en nuestro distrito es la ubicación del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito. Este importante centro de transporte no solo representa la primera imagen y la primera impresión para los visitantes de nuestra ciudad, sino que también es fundamental para el turismo y los negocios en la Región. Sin embargo, las restricciones geográficas actuales dificultan la prestación de un servicio de taxis eficiente en esta área, lo que puede impactar negativamente en la experiencia de los turistas y la reputación de nuestra ciudad, como destino turístico.

Para abordar estos desafíos, se propone la eliminación de las restricciones geográficas en el servicio de taxis. Al permitir una movilidad más fluida y sin limitaciones para los taxis, especialmente en áreas críticas como el Aeropuerto, garantizamos un servicio óptimo a nivel distrital y nacional. Esta medida beneficiará tanto a los conductores y operadoras de taxis como a las y los usuarios, mejorando la accesibilidad y eficiencia del transporte público en nuestra ciudad.

Además del impacto directo para las y los conductores y usuarios de taxis, esta Propuesta tiene repercusiones significativas a nivel económico y social. Al mejorar la eficiencia y accesibilidad del servicio de taxis, contribuimos al desarrollo económico de nuestra ciudad y promovemos la inclusión social, al garantizar que todas y todos los ciudadanos tengan acceso a un medio de transporte seguro y confiable.

Las restricciones impuestas por el Artículo 3025 del Código Municipal han tenido un impacto tangible en la movilidad de la ciudad y en la capacidad de las y los taxistas para ejercer su profesión de manera efectiva. La subclasificación de taxis convencionales definida en este Artículo, limita su capacidad para brindar un servicio completo a las y los ciudadanos, restringiéndolos a áreas específicas o a modalidades de servicio.

Esta limitación no solo afecta a las y los conductores, sino que también tiene un impacto en la economía de aquellos que dependen de los servicios de taxi, para su sustento. Las y los taxistas enfrentan obstáculos en su capacidad para atender a una

amplia gama de clientes y adaptarse a las demandas cambiantes de la ciudad, lo que puede afectar a la calidad del servicio.

Al eliminar restricciones y brindar flexibilidad a las operadoras de taxis convencionales, la Ordenanza Propuesta fomenta la innovación en el sector del taxi, en el Distrito Metropolitano de Quito. Esto beneficia a las y los usuarios al ampliar la cobertura y garantizar un servicio de calidad que les permita llegar a sus destinos de manera segura y puntual.

### 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 79 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone: “Objeto social de las operadoras de transporte terrestre.- Por ser el servicio de transporte terrestre, de carácter económico y estratégico para el Estado, las operadoras deberán tener un objeto social único y exclusivo en sus estatutos, de acuerdo con el servicio por prestarse, y así debe constar en los respectivos contratos de operación, esto es, que no pueden invadirse los campos de acción de unas modalidades de transporte con otras. (...)”;
- 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 3024 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 3025 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 con las disposiciones legales vigentes.”;

**Que** el Artículo 3029 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito determina: *“Objeto social exclusivo.- 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 con base en el 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 con 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; 87, letra 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:

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

**Artículo 1.** - Sustitúyese el número 1 del Artículo 3023 denominado “Competencia Regulatoria”, por el siguiente texto:

- 1. Le corresponde al Concejo Metropolitano de Quito, establecer, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente, mediante Ordenanza, la clasificación del*

*Servicio de Taxi y, en general, el marco regulatorio en el que se presta dicho servicio, sin perjuicio de las competencias del Gobierno central, en la materia; así como, conocer y aprobar los estudios de oferta y demanda.*

2.

**Artículo 2.** - Sustitúyese el Artículo 3024 denominado “Servicio de Taxi”, con el siguiente texto:

*“**Servicio de Taxi.** - 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 taxis, constituidos y autorizados legalmente como operadores, mediante un permiso de operación otorgado por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o a quien se delegue. Los taxis deben ser conducidos por personas autorizadas conforme con el ordenamiento jurídico ( "conductor o conductora"), dentro del ámbito territorial y según las condiciones previstas en este Capítulo, conforme con su clasificación.”*

**Artículo 3.** - Sustitúyese el número 1 del Artículo 3025 denominado “Clasificación”, con el siguiente texto:

*“1. El Servicio de Taxi Convencional es el servicio de transporte terrestre comercial que se presta a la o 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 de la o el usuario, a un centro de operaciones, sin perjuicio de que el mismo pueda solicitarse a través de un aplicativo móvil para el despacho de flota, debidamente autorizado.”*

**Artículo 4.** - Sustitúyese el primer inciso del Artículo 3026 denominado “Dimensionamiento del parque automotor de taxis”, con el siguiente texto:

*“Dimensionamiento del parque automotor de taxis. - La flota vehicular necesaria para atender la demanda del servicio de transporte terrestre comercial en taxi, convencional y ejecutivo, dentro del Distrito Metropolitano de Quito, será determinado por el ente rector de la Movilidad o al que se le delegue, sobre la base de los correspondientes estudios de oferta y demanda efectuados para la clasificación del servicio de taxi prevista en el Código Municipal, en la zona urbana de la ciudad y en cada una de las parroquias rurales del Distrito.”*

**Artículo 5.** - Sustitúyese el Artículo 3029 denominado “Objeto social exclusivo”, con el siguiente texto:

*“**Objeto social exclusivo.**- 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.”*

**Artículo 6.** - Sustitúyese el segundo inciso del Artículo 3031 denominado “Requisitos y Condiciones”, con el siguiente texto:

*“La Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a través de sus áreas administrativas competentes, verificará la disponibilidad dentro del estudio de oferta y demanda aprobado y determinará, con sustento en el respectivo informe técnico y jurídico, la factibilidad para la constitución de una operadora de transporte terrestre comercial en taxi, que haya cumplido con las condiciones y requisitos exigidos para la obtención del informe previo de constitución jurídica, en el que se hará constar al menos, el nombre de la compañía o cooperativa por constituirse, según la clasificación convencional o ejecutivo; el detalle de socios o accionistas; el objeto social exclusivo que deberá constar en el estatuto; y, la alusión expresa de que el Informe no constituye título habilitante para la prestación del servicio.”*

**Artículo 7.** - Sustitúyese el primer párrafo del Artículo 3037 denominado “Características y Condiciones de los Vehículos destinados al Servicio de Taxi”, con el siguiente texto:

**“Características y Condiciones de los Vehículos destinados al Servicio de**

**Taxi.** - *Los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi, deberán sujetarse a las características y condiciones previstas en el Ordenamiento Jurídico vigente y en las normas técnicas, aplicables a nivel nacional, para este tipo de servicio. Sin perjuicio de aquello, los vehículos de la modalidad taxi en el Distrito Metropolitano de Quito se sujetarán a la Regla Técnica que contiene las características y condiciones generales para los vehículos que prestan el servicio de taxi en el D.MQ, la cual definirá los signos y franjas distintivas para la prestación del servicio, en razón de su clasificación, emitida por el ente rector de la Movilidad o al que se delegue.”*

**Artículo 8.** - Sustitúyese la letra d) del número 4, del Artículo 3045 denominado “Derechos relacionados con el Servicio de Taxi”, con el siguiente texto:

*“d. Cuando en razón de su clasificación de Taxi, no se cuente con la autorización para recoger a la Usuaría o Usuario en la vía pública.”*

**Artículo 9.** - **En el Artículo 3046 denominado del fortalecimiento de la calidad, realizar las siguientes modificaciones:**

1.- Sustituir el texto de la letra u) por el siguiente:

*“u) Las operadoras de transporte comercial en taxi, mantendrán en los sitios de estacionamientos asignados, el porcentaje de unidades que establezca, la regla técnica que contiene las características y condiciones generales para los vehículos que prestan el servicio de taxi en el DMQ, a fin de garantizar la eficiente prestación del servicio y la oportuna atención a la demanda del sector de influencia, conforme con los índices operacionales consignados en el permiso de operación, lo cual será controlado por la Agencia Metropolitana de Control de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial ; y,”*

2.- Con la modificación realizada renombrar la siguiente letra que integra este Artículo.

**Artículo 10.** - Sustitúyese el Artículo 3050 denominado “Ámbito”, con el siguiente texto:

*“**Ámbito.** - Se sujetarán a las disposiciones del presente Título las y los usuarios del servicio y las Operadoras autorizadas, con sus Conductores o Conductoras, para la prestación del servicio de transporte comercial en taxi convencional y ejecutivo, en el Distrito Metropolitano de Quito.”*

## DISPOSICIONES TRANSITORIAS

**Primera.** - El ente rector de la Movilidad en el término de sesenta (60) días de sancionada la Presente Ordenanza Metropolitana, procederá a expedir los lineamientos que regulen el proceso para reforma de estatutos estableciendo requisitos y plazos que deberán cumplir las operadoras de transporte comercial en taxi, así como la autoridad metropolitana competente para la modificación de los permisos de operación que correspondan.

**Segunda.** - El ente rector de la Movilidad en el término de sesenta (60) días de sancionada la Presente Ordenanza Metropolitana, procederá a la modificación de la Regla Técnica que contiene las características y condiciones generales para los vehículos que prestan el servicio de taxi en el D.MQ;

**Tercera.** - El ente rector de la Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en coordinación con la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, una vez emitida la Regla Técnica que contiene las características y condiciones generales para los vehículos que prestan el servicio de taxi en el D.MQ, en el término de treinta (30) días procederá a emitir el instructivo y los requisitos que deben cumplir las operadoras, así como las y los beneficiarios de habilitación operacional, a fin de que se proceda a actualizar los permisos de operación por parte de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

**Cuarta.** - La Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, deberá en el término de 365 días a partir de la emisión del Instructivo, realizar las actuaciones administrativas que correspondan para el cumplimiento de las disposiciones de la presente Ordenanza.

## DISPOSICIÓN FINAL

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 señor Pabel Muñoz López, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el \_\_\_\_ de \_\_\_\_ de 2024.

ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO