

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

**Quito, D.M., 14 de noviembre de 2023**

**PARA:** Sr. Ing. José David Recalde Rodríguez  
**Director General Metropolitano de Tránsito**  
**AGENCIA METROPOLITANA CONTROL DE TRANSPORTE TERRESTRE,**  
**TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**

**ASUNTO:** Informe Proyecto de Ordenanza - Resolución de la Comisión de Movilidad No.  
SGC-EXT-001-CM-01-2023.

De mi consideración:

En relación al oficio GADDMQ-SGCM-2023-4177-O a través del cual se requiere:

*“(…) 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 REFORMATIVA 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.”*

Al respecto me permito exponer las observaciones al proyecto de Ordenanza Metropolitana que se encuentra en tratativa:

A fin de que se tomen las consideraciones necesarias en razón de la Exposición de Motivos es prudente indicar que conforme el artículo 57 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – LOTTTSV, el servicio de transporte comercial en taxi se presta exclusivamente en el área del territorio ecuatoriano establecido en el permiso de operación y ocasionalmente podrá ser fletado a cualquier parte del país; concordante con ello, el numeral 2, del artículo 62 del Reglamento de la LOTTTSV señala que la prestación del servicio se lo realiza dentro del ámbito intracantonal autorizado para su operación y excepcionalmente fuera de ese ámbito cuando será requerido por el pasajero; así también el artículo 3038 del Código Municipal establece que las operadoras, los conductores y vehículos autorizados para la prestación del servicio dentro del Distrito Metropolitano de Quito deben someterse a las disposiciones previstas en el Título IV, del Libro IV.2 de la Movilidad.

En este contexto es erróneo que en la Exposición de Motivos se establezca que la prestación del servicio no deba tener ningún tipo de limitación o restricción en razón de que conforme el ordenamiento jurídico, por excepcionalidad y no por regla general las unidades vehiculares podrán salir de la circunscripción territorial en la que prestan el servicio.

Respecto de la sub-clasificación que se señala en la Exposición de Motivos, es prudente indicar la terminología que se usa tanto en el Reglamento a la Ley de la materia como en el Código Municipal; en este contexto, si bien es cierto, el Reglamento a la LOTTTSV en el numeral 2, reconoce que el servicio de Taxis se divide en dos “subtipos” convencional y ejecutivo; y el Código Municipal en el artículo 3039, en la clasificación que realiza respecto del servicio de taxi es concordante con lo que señala la normativa nacional.

## Memorando Nro. GADDMQ-AMT-CGJ-2023-04819-M

Quito, D.M., 14 de noviembre de 2023

Ahora bien, considerando que la prestación del servicio de transporte debe sujetarse a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, en el Distrito Metropolitano de Quito a fin de garantizar que la prestación del servicio y la oferta cubra su jurisdicción territorial, dentro de la clasificación prevista en el artículo 3039 del Código Municipal, en el numeral 1, se determina que el servicio de taxi convencional podrá prestarse en función del ámbito territorial, y determina tres subclases: Servicio de Taxi Convencional en Parroquias Urbanas u Ordinario, Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales y Servicios de Taxi Convencional en Zonas Urbanas Periféricas.

Actualmente el Código Municipal realiza la siguiente clasificación en el 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."*

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 2017 determina lo siguiente:

Esta 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, que se incrementaron en base al Proceso de Regularización de Taxis fue expedida con la Resolución No. SM-0002-2018 de fecha 01 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.

El Anexo 1 de esta Regla Técnica establece los distintivos de colores para los taxis, de acuerdo a su modalidad,

## Memorando Nro. GADDMQ-AMT-CGJ-2023-04819-M

Quito, D.M., 14 de noviembre de 2023

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.

Identificado las subclases, es necesario aterrizar en la Ordenanza Metropolitana mediante el cual jurídicamente se determina la necesidad de normar que la prestación del servicio sea en función del ámbito territorial, siendo para ello necesario, remitirnos a la Ordenanza Metropolitana 0047 sancionada el 15 de abril de 2011, a través de la cual se reforma la Ordenanza Metropolitana 0247 sancionada el 11 de enero de 2008, y se establece el Régimen Administrativo para la prestación del servicio de Taxi en el Distrito Metropolitano de Quito; y que, en el artículo 3 determina que el servicio de taxi convencional podrá prestarse en función del ámbito territorial y establece las subclases.

La Ordenanza Metropolitana No. 0047, que además de establecer un proceso de regularización de taxis, determinó varias clases y subclases de servicio, como taxi convencional (que es la clase que se tenía hasta ese año e incorporó las subclases Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales; y Convencional en Zonas Urbanas Periféricas). Ordenanza dentro de la cual, en su artículo innumerado (21), respecto a la base para la determinación del número de vehículos destinados al Servicio de Taxi, señaló:

*"1. Le corresponde únicamente a la Autoridad Administrativa Otorgante determinar en un período no menor a cinco años el número de vehículos que podrán ser destinados al Servicio de Taxi en el Distrito Metropolitano de Quito, en cada una de sus clases o subclases, en función de la necesidad y conveniencia del servicio público y, la necesidad de compatibilizar estas actuaciones con la seguridad de las personas, bienes y el ambiente. (...)"*

La Ordenanza Metropolitana No. 0047 sancionada el 15 de abril de 2011, estableció el régimen administrativo para la prestación del servicio de transporte comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito, cuyo artículo único fue incorporado en el Parágrafo XXII "Del Uso del Suelo por parte de los vehículos privados", de la Ordenanza Metropolitana No. 0247; dichas disposiciones fueron emanadas antes de la promulgación de la última reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General de aplicación que fue emitido mediante Decreto Ejecutivo 1196, publicado en el Registro Oficial Suplemento 731 de 25 de junio del 2012, con sus posteriores reformas, que inciden directamente en las facultades y atribuciones que ejercen en la actualidad los Gobiernos Autónomos Descentralizados en materia de transporte terrestre.

En este sentido, la Ordenanza Metropolitana No. 0047, sancionada el 15 de abril de 2011, en la disposición transitoria primera, numeral 1 establece: *"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. Este Proceso iniciará con la Convocatoria Pública que realice la Autoridad Administrativa Otorgante y concluirá con la expedición de los correspondientes Permisos de Operación"*. (el énfasis me corresponde)

El ANEXO ÚNICO "DE LAS CARACTERÍSTICAS Y CONDICIONES DE LOS VEHÍCULOS CON LOS QUE SE PRESTA EL SERVICIO DE TAXI" de la Ordenanza Metropolitana No. 0047-2011, señala:

*"Se entiende por Taxi, el vehículo de color amarillo, con las particularidades en formas y colores en sus franjas laterales según su categoría, con matrícula y placas de alquiler, autorizado mediante Permiso de Operación y Calificación de Auto Taxi, debidamente otorgados o emitidos por la Autoridad Administrativa Otorgante."*

*Condiciones Generales*

(...)

## Memorando Nro. GADDMQ-AMT-CGJ-2023-04819-M

Quito, D.M., 14 de noviembre de 2023

4. Los distintivos para los vehículos en las distintas modalidades son las siguientes:

- a) Los vehículos destinados al Servicio de Taxi Convencional en zonas urbanas de parroquias, deberán utilizar distintivos de color verde en los laterales y el techo, de acuerdo al diseño otorgado por la autoridad competente.
- b) Los vehículos destinados al Servicio de Taxi Convencional en zonas urbanas periféricas, deberán utilizar distintivos de color rojo en los laterales y el techo, de acuerdo al diseño otorgado por la autoridad competente.
- c) Los vehículos destinados al Servicio de Taxi Ejecutivo deberán utilizar distintivos de color negro en los laterales y el techo, de acuerdo al diseño otorgado por la autoridad competente."

Es decir, el Proceso de Regularización del Servicio de Taxi 2011, únicamente constituyó compañías o incremento cupos en las operadoras ya existentes, para prestar el servicio de taxis en:

- 1.- Servicio de Taxi Ejecutivo
- 2.- Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales
- 3.- Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas Periféricas

En consecuencia, las operadoras históricas de taxis convencionales incrementaron sus cupos para prestar el servicio como taxis ejecutivos o de las dos subclases antes señaladas, por lo tanto, cumpliendo con lo dispuesto en el Anexo Único de la Ordenanza Metropolitana No. 0047-2011, la flota vehicular llevará los colores distintivos determinadas como características y condiciones de los vehículos.

Es importante señalar que este proceso de regularización fue finalizado definitivamente por la Secretaría de Movilidad, a través de la Resolución No. 0002-SM-2014, de fecha 14 de agosto de 2014, la cual, en el artículo 1 señala:

*"Concluir definitivamente "El Proceso de Regularización del Servicio de Taxis 2011", ejecutado por la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMOP)".*

Posteriormente, mediante Ordenanza Metropolitana 0177 sancionada el 18 de julio de 2017 en la Disposición Transitoria Sexta se dispone: "(...) en relación a los resultados del estudio de oferta y demanda del servicio de transporte terrestre comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito, se dispone a la Agencia Metropolitana de Tránsito, para que en el ejercicio de sus atribuciones, reaperture los trámites tendientes a la obtención de informes previos de constitución jurídica de nuevas operadoras de transporte en taxi, emisión de títulos habilitantes e incremento de cupo, según corresponda, que permita cubrir la demanda insatisfecha (...)"

Cabe destacar que en la precita Ordenanza Metropolitana se mantiene las subclases del servicio de taxi convencional del Distrito Metropolitano de Quito, esto es, Convencional en Parroquias Urbanas u Ordinario, Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales, y, Convencional en Zonas Urbanas Periféricas, para garantizar el debido control dentro del territorio, dichas subclases se han mantenido en las diferentes codificaciones realizadas en el Código Municipal.

Es prudente indicar que de las reformas que pretende la ordenanza metropolitana que se encuentra en tratativa, se debe diferenciar que en el proceso de regularización de taxis realizado en el año 2011 (**ordenanza 0047**) únicamente se realizaron para taxi ejecutivo y las subclases de taxi convencional Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales; y Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas Periféricas.

En cambio, en el proceso de regularización de taxis iniciado en el año 2017 (**ordenanza 0177**) se realizó para la clasificación de ejecutivo y convencional con sus respectivas subclases, no siendo necesario que el proyecto de ordenanza en trámite, trate sobre los incrementos de cupo y creación de nuevas operadoras realizados a la luz de

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

**Quito, D.M., 14 de noviembre de 2023**

la Ordenanza Metropolitana 0177 sancionada el 18 de julio de 2017, por cuanto no existe injerencia de ninguna clasificación, ni subclase en dicho proceso con las ya preexistentes, en razón de que los incrementos de cupo realizado en Operadoras ya constituidas pasaban a formar parte de la modalidad previamente asignada en su permiso de operación.

De lo expuesto, lo recomendable sería que el proyecto de ordenanza deba remitirse al proceso de regularización de taxis realizado a través de la Ordenanza Metropolitana No. 0047, sancionada el 15 de abril de 2011, en la que, por la Disposición Transitoria Primera, en el numeral 1, se estableció que se podía aplicar únicamente en las modalidades de Servicio de Taxi Ejecutivo, Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales; y Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas Periféricas, pudiendo los aplicantes participar en la constitución de una persona jurídica o en su defecto asociarse a una Operadora existente conforme al numeral 16, literal b) de la referida Disposición Transitoria.

El artículo 79 de la LOTTTSV hace referencia a que las operadoras deben mantener un objeto social único y exclusivo, de acuerdo con el servicio a prestarse, a fin de precautelar que no se invadan los campos de acción de otras modalidades de transporte.

Es así que, el Permiso de Operación según el numeral 2, del artículo 79 del Reglamento de la LOTTTSV debe contener la descripción del servicio; es decir, este debe ir acorde a la competencia y ámbito de actuación territorial del ente que lo otorga, así como guardar relación con el objeto social de la Operadora y la modalidad de servicio de taxi que debe prestar, y al que de igual forma deberían estar sujetas las unidades vehiculares autorizadas a la prestación del servicio.

Cabe indicar que la competencia constituye la esfera dentro del cual un nivel de gobierno puede desempeñar válidamente sus atribuciones y facultades y que como lo prevé el artículo 114 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización: “*son aquellas cuya titularidad corresponde a un solo nivel de gobierno*”, concordante con el artículo 130 *ibídem*, respecto del ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial dentro de su circunscripción territorial.

Por lo expuesto se debe garantizar el derecho a la igualdad material, establecido en el artículo 66, numeral 4 de la Constitución de la República, tanto de los derechos como de las obligaciones al que los socios y accionistas deben someterse respecto del permiso de operación primario respecto de la modalidad asignada previamente y al cual ingresaron como incremento de cupo.

Para lo cual se debe precautelar no solo a los señalados en la subclase del literal b), del artículo 3039 del Código Municipal (Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales) conforme consta en el proyecto de ordenanza; sino que también se debería incluir al literal c) del referido artículo Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas Periféricas e incluso al Servicio de Taxi Ejecutivo.

En este contexto, y 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 en el permiso de operación debe contener la descripción del servicio, no es recomendable que en una Operadora consten vehículos que prestan servicio con una clasificación o subclase diferente a la otorgada por la autoridad metropolitana en su Permiso de Operación primario; por lo que me permito señalar:



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

**Quito, D.M., 14 de noviembre de 2023**

PROYECTO DE ORDENANZA	TEXTO PROPUESTO
<p><b>1.</b> - Incorpórese a continuación del artículo 3039, el siguiente artículo:</p> <p>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.</p>	<p>Se sugiere que <b>se incorpore una Disposición Transitoria</b> 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 Metropolitana No. 052-2023 sancionada el 28 de marzo de 2023 lo siguiente:</p> <p><b>Disposición Transitoria:</b> 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>

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:

PROYECTO DE ORDENANZA	TEXTO PROPUESTO
<p><b>Disposición Transitoria Única.</b>- 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:</p> <p><b>Disposición Transitoria:</b> 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>

Así también se sugiere en el proyecto de ordenanza se incorporen los siguientes artículos o disposiciones:

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

**Quito, D.M., 14 de noviembre de 2023**

Se sugiere **se incorpore una Disposición General** en el siguiente sentido:

**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.

Se sugiere **se incorpore una Disposición Transitoria** en el siguiente sentido:

**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.

Se sugiere **se incorpore una Disposición Transitoria** en el siguiente sentido:

**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 mes adecuaran 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.

**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.



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

**Quito, D.M., 14 de noviembre de 2023**

**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.

En este sentido me permito remitir el informe solicitado.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

*Documento firmado electrónicamente*

Mgs. Fabian Aquiles Obando Bosmediano  
**COORDINADOR GENERAL JURIDICO - FUNCIONARIO DIRECTIVO 3**  
**AGENCIA METROPOLITANA CONTROL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL - COORDINACIÓN GENERAL JURÍDICA**

Referencias:  
- GADDMQ-SGCM-2023-4177-O

Copia:  
Sr. Abg. Luis Enrique Calcaño Villegas  
**Director de Gestión Legal - Funcionario Directivo 7**  
**AGENCIA METROPOLITANA CONTROL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL - COORDINACIÓN GENERAL JURÍDICA**  
  
Sr. Abg. Socrates David Jimenez Abrigo  
**Servidor Municipal 11**  
**AGENCIA METROPOLITANA CONTROL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL - COORDINACIÓN GENERAL JURÍDICA**  
  
Srta. Jannet Cristina Velez Parra  
**Servidor Municipal 3**  
**AGENCIA METROPOLITANA CONTROL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL - COORDINACIÓN GENERAL JURÍDICA**

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Socrates David Jimenez Abrigo	sdja	AMT-CGJ	2023-11-14	
Aprobado por: Fabian Aquiles Obando Bosmediano	fo	AMT-CGJ	2023-11-14	

