

REGISTRO OFICIAL[®]

ÓRGANO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

SUMARIO:

Págs.

FUNCIÓN EJECUTIVA

ACUERDOS:

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS:

019-2021 Expídese la metodología para la fijación de tarifas para el transporte comercial en taxis convencional y ejecutivo en el Ecuador.....	2
020-2022 Declárese en emergencia la red vial estatal de la provincia de Loja, en los tramos viales, Vilcabamba - Yangana - Sabanilla, sector Yangana; Cariamanga - Sozoranga, sector Suanamanga y Cango Bajo; Catacocha - El Empalme, sector el Puro; y Olmedo - Chaguarpamba, sector Km 15, provincia de Loja	33

RESOLUCIONES:

MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, COMERCIO EXTERIOR, INVERSIONES Y PESCA:

MPCEIP-SC-2021-0168-R Emítense lineamientos de aplicación de los reglamentos técnicos andinos para el etiquetado de calzado, productos de marroquinería, artículos de viaje y similares; y, para el etiquetado de confecciones	44
--	----

FUNCIÓN JUDICIAL Y JUSTICIA INDÍGENA

AVISOS JUDICIALES:

- Muerte presunta del señor Víctor Hugo Valladares Vallejo (3ra. publicación)	51
- Muerte presunta del señor José Antonio Pomasqui Cáceres (2da. publicación).....	59
- Juicio de rehabilitación de insolvencia del señor Pablo Andrés Pazmiño Velasco.....	61

ACUERDO MINISTERIAL No. 019 – 2021**EL MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS****CONSIDERANDO**

Que, el artículo 394 de la Constitución de la República, dispone: *“El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuaria”;*

Que, el artículo 16 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece: *“Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.- La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es el ente encargado de la regulación y planificación del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, dentro del ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del sector. Tendrá su domicilio en el Distrito Metropolitano de Quito (...);”*

Que, el artículo 57 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece: *“Servicio de Transporte Comercial. - Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley. Dentro de esta clasificación se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, alternativo comunitario rural excepcional, tricimotos, carga pesada, carga liviana, mixto de pasajeros y/o bienes; y, turístico, los cuales serán prestados únicamente por operadoras de transporte terrestre autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad, establecidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Para el caso del servicio de transporte alternativo comunitario rural excepcional, la emisión de títulos habilitantes se podrá otorgar a personas naturales o jurídicas. (...)*

El servicio de taxis y mixto se prestará exclusivamente en el área del territorio ecuatoriano establecido en el permiso de operación respectivo; y,

fletado ocasionalmente a cualquier parte del país. Se prohíbe establecer rutas y frecuencias."

Que, el artículo 30.5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, determina: "*Competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales Metropolitanos y Municipales. - Los Gobiernos Autónomos Descentralizados tendrán las siguientes competencias: h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación. El Ministerio del sector establecerá el marco referencial correspondiente*";

Que, el artículo 47 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece: "*Condiciones del Transporte. - El transporte terrestre de personas, animales o bienes responderá a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad, y tarifas equitativas. La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y los Gobiernos Autónomos Descentralizados, dentro del ámbito de su competencia, realizarán los estudios de costos reales de mercado, que permitirán establecer los ajustes tarifarios correspondientes cada dos años a esta actividad económica estratégica del Estado*";

Que, la Disposición Transitoria Cuadragésima Séptima de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dispone: "*Dentro del término de doscientos cuarenta (240) días siguientes a la entrada en vigencia de esta Ley, el ministerio rector del Transporte, actualizará la metodología para la fijación de las tarifas del servicio de transporte público y comercial a nivel nacional, e incluirá en los costos operativos las tarifas diferenciadas determinadas en la presente Ley*";

Que, el inciso segundo del artículo 17 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva determina que: "*Los Ministros de Estado son competentes para el despacho de todos los asuntos inherentes a su ministerio sin necesidad de autorización alguna del Presidente de la República*".";

Que, de conformidad con el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos la misión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas como entidad rectora del Sistema Nacional del Transporte Multimodal es "*formular, implementar y evaluar las políticas, regulaciones, planes, programas y proyectos que garantizan una red de transporte seguro y competitivo, minimizando el impacto ambiental y contribuyendo al desarrollo social y económico del país*". Así mismo, establece como visión: "*Ser el eje del desarrollo nacional y zonal mediante la gestión del*

transporte intermodal y multimodal y su infraestructura con estándares de eficiencia y calidad';

Que, mediante Decreto Ejecutivo Nro. 13 de 24 de mayo de 2021, el señor Presidente Constitucional de la República, señor Guillermo Lasso Mendoza, designó al Mgs. Hugo Marcelo Cabrera Palacios como máxima autoridad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas;

Que, mediante oficio ANT-ANT-2022-0458-OF de 13 de abril de 2022, el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Tránsito, remite la "METODOLOGÍA PARA LA DEFINICIÓN DE LA TARIFA DE TRANSPORTE COMERCIAL DE TAXIS CONVENCIONAL Y EJECUTIVO EN EL ECUADOR";

Que, mediante memorando MTOP-STTF-2022-222-ME, de 14 de abril de 2022, suscrito por el Ing. Mario Sebastián Pardo Duque, Subsecretario de Transporte Terrestre y Ferroviario, se remite el Informe Técnico DNTTTSV-IT-2022-003, "Informe sobre la Metodología para la Fijación de Tarifas para el Transporte Comercial en Taxis Convencional y Ejecutivo en el Ecuador", en su numeral 6 recomienda: "*Continuar con el trámite correspondiente para la suscripción del Acuerdo Ministerial con el cual se expida la METODOLOGÍA PARA LA DEFINICIÓN DE LA TARIFA DE TRANSPORTE COMERCIAL DE TAXIS CONVENCIONAL Y EJECUTIVO EN EL ECUADOR*"

En uso de las facultades que le confieren el numeral 1 del artículo 154 de la Constitución de la República y 30.5 literal h) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

ACUERDA:

Expedir la siguiente:

"METODOLOGÍA PARA LA FIJACIÓN DE TARIFAS PARA EL TRANSPORTE COMERCIAL EN TAXIS CONVENCIONAL Y EJECUTIVO EN EL ECUADOR"

Artículo 1.- Establecer la metodología de cálculo referencial para la definición de tarifas que se insertarán en el taxímetro por concepto de la prestación del servicio de transporte terrestre comercial de pasajeros en taxi convencional y ejecutivo, la misma que se aplicará por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales y Metropolitanos, Mancomunidades y Consorcios competentes, en cada una de sus jurisdicciones.

Artículo 2.- Para efectos del presente Acuerdo Ministerial, se entenderán los siguientes conceptos:

Arrancada. - Cálculo monetario como resultado del tiempo que la unidad de taxi transita sin pasajeros. Es el primer rubro que se incorpora al valor de la tarifa, ya que es generado cuando inicia el servicio sin surgir variación alguna por la distancia recorrida entre el lugar de partida y el destino final.

Carrera. - Traslado de pasajeros en una unidad de taxi debidamente autorizada, de un punto a otro, pudiendo ser la misma: corta, intermedia o larga.

Carrera mínima. - Valor monetario mínimo que el usuario de este medio de transporte debe pagar por trasladarse de un punto a otro.

Costo minuto de espera. - Valoración monetaria del tiempo que la unidad de taxi se detiene durante la prestación de servicio, sin que finalice la carrera o llegue al destino final.

Costos operacionales. - Son los costos en los que se incurre durante la operación, prestación del servicio, de transporte comercial en taxi convencional y ejecutivo.

Costos fijos. - Son los que no dependen del kilometraje recorrido, como los gastos con personal de operación y mantenimiento, gastos administrativos y costo de capital (depreciación y remuneración).

Costos variables. - Son los que dependen del kilometraje recorrido por la flota, como el combustible, rodaje, lubricantes, repuestos y accesorios.

Costo por kilómetro recorrido. - Valor monetario que representa cada kilómetro que recorre el vehículo durante la prestación del servicio, considerando todos los costos fijos, variables y de capital calculados.

Demanda de pasajeros. - Cantidad de usuarios que utilizan el sistema de transporte terrestre comercial en taxis convencional y ejecutivo, y que puede ser medido en diferentes períodos de tiempo.

Pasajero. - Es la persona que utiliza un medio de transporte para movilizarse de un lugar a otro cancelando la tarifa legalmente establecida, sin ser el conductor.

Tarifa. - Valor a pagar por parte del usuario para acceder al servicio de transporte terrestre comercial, determinado por la autoridad competente.

Transporte comercial. - El Art. 57 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial determina que "El transporte comercial es el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley."

Taxi convencional. - Consiste en el traslado de terceras personas mediante la petición del servicio de manera directa en las vías urbanas, en puntos específicos definidos dentro del mobiliario urbano (paradero de taxi), o mediante la petición a un centro de llamadas o plataformas digitales

Taxi Ejecutivo. - Consiste en el traslado de terceras personas mediante la petición del servicio, a través de un centro de llamadas o plataformas digitales, siendo el recorrido autorizado el solicitado por el cliente.

Taxímetro. - Instrumento de medición y control instalado en los vehículos de servicio de transporte de pasajeros tipo taxi, que progresivamente suman e indican en todo instante el valor que debe pagar el usuario considerando las variables de distancia recorrida y tiempo de funcionamiento del servicio, independiente de cualquier valor extra autorizado.

Taxímetro digital. - El taxímetro digital es un sistema homologado de uso obligatorio de medición de la distancia de la ruta por recorrer y tiempo aproximado de duración de un servicio de transporte terrestre comercial de taxi, integrado dentro del software de las plataformas informáticas de despacho de vehículos en aplicativos móviles

Artículo 3.- El cálculo de la tarifa se realizará acorde a los lineamientos establecidos en la metodología adjunta en el Anexo 1.

Artículo 4.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales y Metropolitanos, Mancomunidades y Consorcios, cada vez que aprueben una nueva tarifa, deberán remitir a la ANT, por ser el ente regulador del transporte terrestre, la resolución con la que se fijó la tarifa y el estudio técnico que sustentó dicha resolución.

Artículo 5.- El marco referencial contemplado en el Anexo 1 del presente Acuerdo Ministerial será de aplicación obligatoria para los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, Regionales y Metropolitanos, sus Empresas Públicas, Mancomunidades y Consorcios.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA. – Notificar el presente Acuerdo Ministerial a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales y Metropolitanos, Mancomunidades y Consorcios que hayan asumido la competencia y a la ANT.

DISPOSICION DEROGATORIA

ÚNICA. - Deróguense todas las resoluciones referentes a la metodología de la fijación de tarifas del transporte comercial de taxi, y demás normas de igual o inferior jerarquía a la presente.

COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE. -

Dada en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano, a 21 de abril de dos mil veinte y dos.



Firmado electrónicamente por:

**HUGO MARCELO
CABRERA
PALACIOS**

Ing.  Hugo Cabrera Palacios

MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

ANEXO 1

METODOLOGÍA REFERENCIAL PARA LA DEFINICIÓN DE LA TARIFA DE
TRANSPORTE COMERCIAL EN TAXIS CONVENCIONAL Y EJECUTIVO EN
ECUADOR

ABRIL 2022

1. INTRODUCCIÓN

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es el ente encargado de la regulación y planificación del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, siendo una de sus competencias el realizar los estudios relacionados con la regulación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en los diferentes modos que le faculta la Ley.

1.1. OBJETIVO DE LA METODOLOGÍA

Proporcionar un instrumento técnico a los GAD Municipales y Metropolitanos, Mancomunidades, y Consorcios, para la determinación del cálculo de tarifas del transporte comercial en taxis convencionales y ejecutivos, que permita regular a nivel nacional una tarifa real del servicio de transporte comercial en la modalidad señalada dentro de sus competencias, con base en sus diferentes realidades territoriales y que permita brindar a la ciudadanía ecuatoriana accesibilidad a servicios de calidad en condiciones justas y equitativas.

2. GLOSARIO DE TÉRMINOS

Es fundamental conceptualizar algunos términos utilizados dentro de la propuesta de metodología de cálculo de tarifas para el transporte terrestre comercial en taxis convencional y ejecutivo, a fin de comprender cada una de las variables que forman parte del modelo tarifario.

Arrancada. - Cálculo monetario como resultado del tiempo que la unidad de taxi transita sin pasajeros. Es el primer rubro que se incorpora al valor de la tarifa, ya que es generado cuando inicia el servicio sin surgir variación alguna por la distancia recorrida entre el lugar de partida y el destino final.

Carrera. – Traslado de pasajeros en una unidad de taxi debidamente autorizada, de un punto a otro.

Carrera mínima. - Valor monetario mínimo que el usuario de este medio de transporte debe pagar por trasladarse de un punto a otro.

Costos de amortización. - Rubros correspondientes a la pérdida de valor en el tiempo del activo en el proceso productivo (prestación del servicio de transporte comercial en taxi ejecutivo y convencional), para lo cual se considera el precio del vehículo en el mercado, valor residual y tiempo de vida útil.

Costos fijos. - Son los que no dependen del kilometraje recorrido, como los gastos con personal de operación, gastos administrativos, legalización y tecnología de la administración.

Costo minuto de espera. – Valoración monetaria del tiempo que la unidad de taxi se detiene durante la prestación de servicio, sin que finalice la carrera o llegue al destino final.

Costos operacionales. - Son los costos en los que se incurre durante la operación, prestación del servicio, de transporte comercial en taxi convencional y ejecutivo.

Costos variables. - Son los que dependen del kilometraje recorrido por la flota, como el combustible, rodaje, lubricantes, repuestos y accesorios.

Costo por kilómetro recorrido. - Valor monetario que representa cada kilómetro que recorre el vehículo durante la prestación del servicio, considerando todos los costos fijos, variables y de amortización calculados.

Demanda de pasajeros. - Cantidad de usuarios que utilizan el sistema de transporte terrestre comercial en taxis convencional y ejecutivo, y que puede ser medido en diferentes períodos de tiempo.

Pasajero. - Es la persona que utiliza un medio de transporte para movilizarse de un lugar a otro cancelando la tarifa legalmente establecida, sin ser el conductor.

Tarifa. - Valor a pagar por parte del usuario para acceder al servicio de transporte terrestre comercial, determinado por la autoridad competente.

Taxi convencional. - Consiste en el traslado de terceras personas mediante la petición del servicio de manera directa en las vías urbanas, en puntos específicos definidos dentro del mobiliario urbano (paradero de taxi), mediante la petición a un centro de llamadas o a través de plataformas digitales.

Taxi Ejecutivo. - Consiste en el traslado de terceras personas mediante la petición del servicio, a través de un centro de llamadas o plataformas digitales, siendo el recorrido autorizado el solicitado por el cliente.

Taxímetro. - Instrumento de medición y control instalado en los vehículos de servicio de transporte de pasajeros tipo taxi, que progresivamente suman e indican en todo instante el valor que debe pagar el usuario considerando las variables de distancia recorrida y tiempo de funcionamiento del servicio, independiente de cualquier valor extra autorizado.

Taxímetro digital. - Es un sistema homologado de uso obligatorio de medición de la distancia de la ruta por recorrer y tiempo aproximado de duración de un servicio de transporte terrestre comercial de taxi, integrado dentro del software de las plataformas informáticas de despacho de vehículos en aplicativos móviles.

Transporte comercial. - El Art. 57 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial determina que "El transporte comercial es el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley."

3. DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE LA METODOLOGÍA

Existen varios estudios técnicos realizados a nivel internacional que tratan de establecer una cuantía monetaria para el cobro por el servicio de transporte en taxis, la cual se encuentra justificada técnicamente en base a operaciones estadísticas y matemáticas.

Tomando como referencia algunos documentos elaborados anteriormente por investigadores, entidades y organizaciones tanto públicas como privadas a nivel internacional, se procede a construir la metodología para el cálculo de la tarifa de taxis convencionales y ejecutivos en el Ecuador.

3.1. COMPONENTES NECESARIOS PARA CÁLCULO DE TARIFA

Existen dos grandes componentes que sirven de insumo fundamental para calcular la tarifa de taxis convencionales, estos se denominan "Oferta de Kilómetros" y "Costos Operacionales de la Unidad de Taxi".

3.1.1. OFERTA DE KILÓMETROS

Está conformada con información referente al recorrido del automotor en kilómetros y la utilización del mismo en el día a día, para esto es necesario identificar la siguiente información:

Promedio de kilómetros recorridos al día

$$K_{dia} = NC * KmC \quad (1)$$

En donde:

K_{dia}: Número promedio de kilómetros recorridos por la unidad de taxi durante un día mientras realiza la prestación del servicio de transporte comercial bajo la modalidad de taxi convencional y ejecutivo.

NC: Promedio de carreras realizadas durante un día (promedio de los datos obtenidos de la muestra representativa)

KmC: Promedio de kilómetros por carrera (promedio de los datos obtenidos de la muestra representativa)

Para cada caso en el que se indique que se debe trabajar con “datos obtenidos de la muestra representativa”, se recurrirá al levantamiento de información en campo a toda la muestra durante 7 días consecutivos.

Para la obtención de la muestra representativa se deberá primero determinar la población objetivo, entendiéndose la misma como el grupo específico del cual se emprende un determinado estudio, programa, proyecto etc.; también llamado grupo beneficiario o población objetivo, en este caso corresponde a las unidades hacia las cuales se dirige la intervención¹.

Los GAD Municipales y Metropolitanos, Mancomunidades, y Consorcios deberán considerar dentro del análisis muestral, la oferta de transporte legalizada (oferta formal) en cada una de sus jurisdicciones, para la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi convencional y ejecutivo.

El tamaño de la muestra es el número de elementos escogidos, que permiten extrapolar los resultados de la muestra a la población total objetivo. Suponemos que los elementos escogidos, independientemente de su número, son representativos de toda la población.

Para calcular la muestra de poblaciones finitas se podrá aplicar la siguiente fórmula:

$$n = \frac{Z^2 * N * p * q}{((E^2 * N) + (Z^2 * p * q))} \quad (2)$$

En donde:

n= Tamaño de la muestra Z= Nivel de confianza

N= Tamaño de la población (oferta de transporte en taxi convencional y ejecutivo legalizada)

p= Variabilidad positiva, probabilidad de éxito de que ocurra el evento

q= Variabilidad negativa, probabilidad de fracaso de que ocurra el evento E= Precisión o error

Para efectos de mantener una muestra estadística representativa, se recomienda que el error utilizado para el cálculo de la muestra sea del 5% y el nivel de confianza sea del 95%. Estos términos significan que, si se repite un experimento o una encuesta una y otra vez, los datos reflejarán el valor real de la población, por encima o por debajo del error informado el 95 por ciento de las veces, obteniendo estadísticas sólidas.

El levantamiento de información para el cálculo de la oferta de kilómetros, se debe realizar los 7 días de la semana, durante todo el horario de operación del

¹ Gabriel Vaca Urbina, 4ta Edición, Evaluación de Proyectos, Mc Graw Hill

servicio de transporte comercial en taxi convencional o ejecutivo, o en su defecto se deberá proponer una metodología con sustento técnico científico que, genere resultados similares a los propuestos por esta metodología.

Promedio de kilómetros recorridos al mes

$$Kmes = Kdia * Dlab \quad (3)$$

En donde:

Kmes: Número promedio de kilómetros recorridos por la unidad durante un mes.

Kdia: Número promedio de kilómetros recorridos por la unidad de taxi durante un día mientras realiza la prestación del servicio de transporte comercial bajo la modalidad de taxi convencional y ejecutivo.

Dlab: Número de días promedio laborados por la unidad de transporte durante un mes (promedio de los datos obtenidos de la muestra representativa).

Promedio de kilómetros recorridos al año

$$Kaño = Kmes * 12 \quad (4)$$

En donde:

Kaño: Número promedio de kilómetros recorridos por la unidad de taxi durante un año.

Kmes: Número promedio de kilómetros recorridos por la unidad de taxi durante un mes.

3.1.2. COSTOS OPERACIONALES

Los costos operacionales del vehículo se refieren a todos los rubros que se incurren para mantener en actividad la prestación del servicio de transporte comercial con la modalidad de taxi convencional y ejecutivo por parte de una unidad.

Los costos operacionales de una unidad de taxi convencional y ejecutivo se componen de los siguientes subtipos de costos:

- Costos fijos
- Costos variables
- Costos de amortización

Los costos operacionales de la actividad de un vehículo destinado al servicio comercial de taxis convencional y ejecutivo, se calcula bajo la siguiente ecuación:

$$CO = CF + CV + CD \quad (5)$$

En donde:

CO: Costos operacionales

CF: Costos fijos

CV: Costos variables

CD: Costos de depreciación

3.1.2.1. COSTOS FIJOS

Son los rubros monetarios que el propietario de una unidad de taxi incurre de manera obligatoria e independientemente del nivel de operaciones del taxi, para poder realizar la prestación del servicio. A continuación, se detalla la fórmula de cálculo de los costos fijos, así como una tabla con los diferentes costos fijos y sus componentes:

$$CF = MO + SEG + LEG + GA + GO \quad (6)$$

En donde:

CF: Costos fijos

MO: Gastos mensuales de mano de obra (incluye afiliación del conductor)

SEG: Gastos en seguros para el vehículo

LEG: Gastos de legalización

GA: Gastos administrativos

GO: Gastos operativos

Tabla 1 Desagregación del Costo Fijo conformado para el estudio

a) Mano de Obra	Sueldo del conductor (incluye afiliación y demás beneficios de ley)
b) Seguros	Seguro Privado Anual
c) Legalización	Matriculación Vehicular (incluye SP ^P AT)
	Permisos de Operación y Habilitación
	Revisión Técnica Vehicular
	Impuesto Fiscal
	Los demás determinados por la autoridad competente.
d) Gastos Administrativos	Cuotas Sociales
	Otros Gastos Administrativos justificados
e) Gastos Operativos	Comunicación de Radios/Plataformas Digitales (incluye internet)
	Kit de Seguridad de la Agencia Nacional de Tránsito
	Taxímetro Análogo y/o Digital
	Garaje

a) Mano de Obra

Sueldo del Conductor: Es el costo de realizar un trabajo, en cuyo caso, estaría dado por el sueldo del operador o mecánico del vehículo. Salario mensual de conductor, según la Comisión Sectorial No. 17 "Transporte, Almacenamiento y Logística", se sustenta en la siguiente tabla:

CARGO / ACTIVIDAD	ESTRUCTURA OCUPACIONAL	CÓDIGO IESS	SALARIO MÍNIMO SECTORIAL AL AÑO DE ESTUDIO
CHOFER: TAXIS CONVENCIONALES, EJECUTIVOS	C3	1716950001004	\$

Fuente: Tablas Sectoriales, Ministerio de Trabajo.

b) Seguros

Seguro Privado Anual: Seguro para vehículos motorizados con cobertura "todo riesgo", que protege el vehículo contra cualquier eventualidad relacionada con: daños propios, daños a terceros (lesiones o daños materiales), lesiones a ocupantes del vehículo, servicios y beneficios adicionales.

c) Legalización

Matriculación: El valor de la matrícula incluye varios rubros que se pagan como requisito para la matriculación de un vehículo. Estos rubros recaudados son transferidos a diferentes participantes, los mismos que se detallan a continuación:

RUBRO	CORRESPONDIENTE A:
Impuesto a la propiedad de Vehículos Motorizados de Transporte Terrestre	Administrado por el Servicio de Rentas Internas
Tasa por matriculación	Agencia Nacional de Tránsito (ANT)
Impuesto al Rodaje	Municipio del Cantón de Matriculación correspondiente.

Tasa de la Junta de Beneficencia de Guayaquil	Junta de Beneficencia de Guayaquil sólo a vehículos de la provincia del Guayas
Tasa SPPAT	Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito.
Valores extras debidamente justificados por el ente de tránsito	Cualquier valor adicional resultante de una obligatoriedad impuesta por parte de los GAD para la operación

Permisos de Operación y Habilitación: Corresponde a los valores establecidos por los GAD Municipales y Metropolitanos, Mancomunidades, y Consorcios para la obtención de los respectivos permisos de operación para los vehículos de transporte terrestre comercial en taxi ejecutivo y convencional.

Revisión Vehicular: La Revisión Técnica Vehicular tiene por objeto primordial garantizar las condiciones mínimas de seguridad de los vehículos, basadas en los criterios de diseño y fabricación de los mismos; además, comprobar que cumplen con las normas técnicas y jurídicas que les incumbe y que mantienen un nivel de emisiones contaminantes por debajo de los límites máximos establecidos en las regulaciones vigentes.

Impuesto Fiscal: El impuesto a la propiedad de los vehículos motorizados de transporte terrestre y de carga, es un impuesto que debe ser pagado en forma anual por los propietarios de estos vehículos, independiente de la validez que tenga la matrícula del vehículo.

La base imponible para el cálculo del impuesto corresponde al avalúo del vehículo determinado por el SRI. Para el caso de los vehículos nuevos, el avalúo corresponde al mayor precio de venta al público informado por los comercializadores, mientras que, para vehículos de años anteriores, el avalúo corresponde al mayor precio de venta informado menos la depreciación anual del 20% sin que el valor residual sea inferior al 10% del precio informado inicialmente.

d) Gatos Administrativos

Cuotas Sociales: Corresponden a los rubros basados de acuerdo a los Estatutos o Reglamentos Internos de las Empresas de Taxis Convencionales o Ejecutivos en Ecuador, dónde estipulan un cobro del ingreso a nuevos socios y cuotas anuales de administración.

e) Gastos Operativos

Comunicación a través de Radios y plataformas digitales: Es un sistema de comunicación aplicado por las empresas del servicio comercial de taxis, el cual consiste en entregar al taxista o conductor un sistema de radiofrecuencia mediante el cual está en contacto con un call center que le permitirá gestionar oportuna y eficientemente su trabajo.

Algunas ventajas y oportunidades que brinda esta comunicación, es la seguridad y confianza tanto para el conductor como para el usuario, el aumento de sus ingresos debido a las reservas de servicios generados a través del sistema, el mismo que permite brindar el servicio al conductor que se encuentre más cerca al usuario.

De igual manera, de acuerdo al avance tecnológico, se puede también tener u operar con una plataforma digital la misma que permitirá gestionar la operación de la unidad, el despacho y solicitud de unidades, la ubicación e información de la unidad y del conductor entre otras.

Kit de Seguridad: El kit de seguridad para el transporte público y comercial, inició por el proyecto "Seguridad Integral para el Transporte Público y Comercial" a cargo de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT); con el objetivo principal de aportar al mejoramiento de la seguridad ciudadana y al mejoramiento de la planificación, control, gestión del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

El Kit de Seguridad está compuesto por: 2 cámaras de video, botones de auxilio (1 en buses y 3 en taxis), 1 Grabador digital de video, 1 GPS y un UPS. En el caso de que cambien las características técnicas de este kit, se hará el cálculo en base a las normativas que se encuentren vigentes al momento de realizar el estudio tarifario.

Taxímetro Análogo: Es un instrumento de medición y control instalado en los vehículos de servicio de transporte, que progresivamente suman e indican en todo instante el valor que debe pagar el usuario considerando las variables de distancia recorrida y tiempo de funcionamiento del servicio, independientemente del cualquier valor extra autorizado.

Taxímetro Digital: El taxímetro digital es un sistema homologado de uso obligatorio de medición de la distancia de la ruta por recorrer y tiempo aproximado de duración de un servicio de transporte terrestre comercial de taxi, integrado dentro del software de las plataformas informáticas de despacho de vehículos en aplicativos móviles.

Garaje: En relación con los vehículos, es importante considerar el rubro dirigido al espacio físico donde se deja el vehículo por un tiempo indeterminado cuando el vehículo no está en servicio.

Nota: En el caso de que los valores establecidos para alguno de los componentes de los costos fijos se consideren de forma anual, se deberá obtener el valor por mes, ya que dicho valor será el empleado para la determinación de la tarifa. Para lo cual el valor anual se dividirá para 12. Como referencia se puede considerar la siguiente fórmula:

$$Cfi = MO + \frac{SEGa + LEGa + GAa + GOa}{12}$$

(7)

En donde:

Cfi: Corresponde al costo fijo mensual

MO: Gastos mensuales de mano de obra (incluye afiliación y beneficios de ley)

SEGa: Gasto en seguros para el vehículo anual

LEGa: Gastos de legalización anual

GAa: Gasto administrativo anual

GOa: Gasto operativo anual

3.1.2.2. COSTOS VARIABLES

Los costos variables son aquellos rubros que dependen del nivel de actividad que presta el transporte de taxi, su relación es directamente proporcional, ya que, si el nivel de actividad crece, este valor también lo hace y viceversa.

Dentro de los costos variables se considera los siguientes rubros:

a) Combustible
b) Rodamiento
c) Mantenimiento Preventivo
d) Mantenimiento Correctivo

Y se calcula en base a la siguiente ecuación:

$$CV = Com + Rod + MPre + MCo \quad \mathbf{(8)}$$

En donde:

CV: Costos variables

Com: Gasto en combustible

Rod: Gasto en rodamiento

MPre: Mantenimiento preventivo

MCo: Mantenimiento correctivo

Para el cálculo de algunos de los rubros concernientes a costos variables se deberá recurrir al levantamiento en campo (en el caso de algunos parámetros) considerando la muestra anteriormente definida; y para la definición de otros rubros, se deberá recurrir al levantamiento de información a través de proformas o facturas, las mismas que deberán contemplar el número y tipo de neumáticos utilizado por las unidades de la flota.

a) Combustible

Se refiere a los rubros de dinero destinados a la compra mensual de combustible para el normal funcionamiento del automotor y continuidad de la actividad económica de servicio de transporte comercial de taxi convencional y ejecutivo.

El costo del combustible dependerá de la potencia del motor, de las condiciones de trabajo y del valor unitario del combustible. Para lo cual se realizará mediciones directas del rendimiento en el consumo de combustible con relación al cilindraje del vehículo promedio utilizado para esa actividad. El siguiente cuadro es referencial, deberá ser comparado con las mediciones realizadas en campo, las mismas que pueden presentar variaciones debido a las diferentes condiciones geográficas, de congestión y configuración de la infraestructura vial.

CILINDRADA (L)	RANGO DE VELOCIDADES (km/h)	FACTOR DE CONSUMO (g/km)
< 1.4	5 a 12.3	$329.425 - 39.093V + 1.531V^2$
	12.3 a 130	$98.336 - 1.604V + 0.0106 V^2$
1.4 < L < 2.0	5 a 13.1	$428.06 - 46.696V + 1.697 V^2$
	13.1 a 130	$135.44 - 2.314V + 0,0144 V^2$
>2.0	5 a 12.7	$605.57 - 70.09V + 2.645 V^2$
	12.7 a 130	$181.85 - 3,398V + 0.0209 V^2$

Fuente: Normativa EURO4 Manual "EMEP-CORINAIR Emission Inventory Guidebook"

Nota: En el caso de los GAD Municipales y Metropolitanos, Mancomunidades, y Consorcios, que cuentan con una flota vehicular eléctrica, autorizada para la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi convencional y ejecutivo, se debe realizar el análisis del consumo energético.

b) Rodamiento

Se refiere a los rubros destinados a la adquisición de neumáticos y rodamientos más conocidos como rulimanes que son una parte fundamental para el correcto funcionamiento del vehículo y las condiciones adecuadas del automotor. Para calcular el costo total del juego de neumáticos nuevos se utiliza la siguiente expresión:

$$CTn = Cu * Nn \quad (9)$$

En donde:

CTn: Costo total de neumáticos

Cu: Costo unitario de neumáticos (promedio del levantamiento de información a través de proformas o facturas, las mismas que deberán contemplar el número y tipo de neumáticos utilizado por las unidades de la flota)

Nn: Número de neumáticos necesarios al año (promedio de los datos obtenidos de muestra representativa).

Para calcular el costo del neumático por kilómetro recorrido, se utiliza la siguiente expresión:

$$CNk = \frac{CTn}{Rtn} \quad (10)$$

En donde:

CNk: Costo del neumático por kilómetro recorrido

CTn: Costo total de neumáticos

Rtn: Rendimiento total de neumáticos en kilómetros (promedio del levantamiento de información de especificaciones técnicas de neumáticos proformados o comprados).

Para calcular el costo del neumático por recorrido diario, se utiliza la siguiente expresión:

$$CNrd = CNk * K_{dia} \quad (11)$$

En donde:

CNrd: Costo del neumático por recorrido diario

CNk: Costo del neumático por kilómetro recorrido

K_{dia}: Número promedio de kilómetros recorridos por la unidad de taxi durante un día (ver expresión 1)

Para calcular el costo del neumático por recorrido anual, se utiliza la siguiente expresión:

$$CNra = CNk * K_{año} \quad (12)$$

En donde:

CNra: Costo del neumático por recorrido anual

CNk: Costo del neumático por kilómetro recorrido

K_{año}: Número promedio de kilómetros recorridos por la unidad de taxi durante un año (ver expresión 4).

Para el análisis del valor de los neumáticos, se deberá tomar en cuenta el número de neumáticos nuevos y el número de neumáticos reencauchados,

considerando que el reencauche de los mismos, se podrá realizar únicamente una vez.

c) Mantenimiento Preventivo

Corresponde a los rubros destinados a la conservación de equipos o instalaciones, mediante revisiones y/o reparaciones que garanticen su buen funcionamiento y fiabilidad. Se realiza en vehículos con el objetivo de evitar y mitigar las consecuencias de los fallos, logrando prevenir las incidencias antes de que estas ocurran. Las tareas de mantenimiento preventivo incluyen acciones como cambio de piezas desgastadas, cambios de aceites y lubricantes.

Para la estimación del costo de cada rubro de los cambios y revisiones de los vehículos que brindan el servicio de transporte terrestre comercial de taxi convencional y ejecutivo, se recurrirá al levantamiento de información a través de proformas o facturas.

En la siguiente tabla se describe los ítems que componen el mantenimiento preventivo de un automotor:

Tabla 2 Rubros considerados como parte del mantenimiento preventivo

Aceite de motor
Aceite de caja
Aceite hidráulico
Engrase general
Filtro de aceite de motor
Filtro de aire
Filtro de combustible
Refrigerante de motor
Zapatas
Pastillas
Kit de embrague
Baterías
Banda de Accesorios
Banda de Distribución
Rectificación de tambores
Chequeo sistema eléctrico
Amortiguadores
Rótulas de dirección
Alineación
Balanceo
Calibración y mantenimiento de caja

Lavado motor/carrocería
Engrasado puntas de ejes
Chuequeo alternador
Reemplazo de bujes de suspensión (kit)
Limpieza de inyectores
Rectificación de Discos de Freno
Terminales de Dirección

Nota: Se podrá adicionar rubros con la debida justificación técnica.

El número de cambios al año de cada rubro, será el resultante de la división del número total de kilómetros recorridos al año por el intervalo en kilómetros para realizar cada mantenimiento, de acuerdo a la siguiente expresión:

$$N_{ci} = \frac{Kaño}{IntCi} \quad (13)$$

En donde:

N_{ci}: Número de cambios al año del rubro analizado.

Kaño: Número promedio de kilómetros recorridos por la unidad de taxi durante un año (ver expresión 4).

IntCi: Intervalo de cambio del rubro analizado al año (se obtiene de las recomendaciones del fabricante).

Esta operación se realizará para los "n" rubros considerados

El costo total por cambio, se calcula a través de la siguiente expresión:

$$C_{tc} = \sum_{i=1}^{nc} (P_{uci} * N_{ci}) \quad (14)$$

En donde:

Ctc: Costo total por cambios al año

Puci: Precio del cambio por rubro (promedio del levantamiento de información a través de proformas o facturas)

Nci: Número de cambios al año del rubro analizado (se obtiene de las recomendaciones del fabricante)

nc: Número de rubros de cambios considerados

El número de revisiones al año de cada rubro, será el resultante de la división del número total de kilómetros recorridos al año por el intervalo en kilómetros para realizar cada mantenimiento, de acuerdo a la siguiente expresión:

$$\frac{K_{año}}{IntR_i} = Nri$$

(15)

En donde:

Nri: Número de revisiones al año del rubro analizado

Kaño: Número promedio de kilómetros recorridos por la unidad de taxi durante un año (ver expresión 4).

IntRi: Intervalo de revisión del rubro analizado en un año (se obtiene de las recomendaciones del fabricante)

Esta operación se realizará para los "n" rubros considerados.

El costo total por revisión, se calcula a través de la siguiente expresión:

$$Ctr = \sum_{i=1}^{nr} (Puri * Nri)$$

(16)

En donde:

Ctr: Costo total por revisiones al año

Puri: Precio de la revisión por rubro (promedio del levantamiento de información a través de proformas o facturas)

Nri: Número de revisiones al año del rubro analizado (se obtiene de las recomendaciones del fabricante)

nr: Número de rubros de revisiones considerados

El costo total del mantenimiento preventivo será la suma de todos los costos totales anuales de cada rubro.

$$MPre = Ctc + Ctr \quad (17)$$

En donde:

MPre: Costo Total del Mantenimiento Correctivo

Ctc: Costo total por cambios al año

Ctr: Costo total por revisiones al año

d) Mantenimiento Correctivo

Corresponde a los rubros destinados a corregir los defectos observados en los vehículos; consiste en localizar averías o defectos y corregirlos o repararlos. Se realiza luego que ocurra una falla o avería en el vehículo que por su naturaleza no pueden planificarse en el tiempo, presenta costos por reparación y repuestos no presupuestados, pues implica el cambio de algunas piezas del equipo.

En la siguiente tabla se describe los ítems que componen el mantenimiento correctivo de un automotor:

Tabla 3 Rubros considerados como parte del mantenimiento correctivo

Reemplazo de bomba de inyección
Reparación de motor
Reparación de caja
Cambios de Disco de Freno (Delantero)
Cambio de Tambores de Freno (Posterior)

Nota: Se podrá adicionar rubros con la debida justificación técnica.

Para la estimación del costo de cada rubro de los cambios y revisiones de los vehículos que brindan el servicio de transporte terrestre comercial de taxi convencional y ejecutivo, se recurrirá al levantamiento de información a través de proformas o facturas.

En el caso de que el mantenimiento correctivo se haga en un período mayor a 1 año, se realizará el cálculo correspondiente para obtener el valor proporcional anual.

El número de reparaciones al año de cada rubro, será el resultante de la división del número total de kilómetros recorridos al año por el intervalo en kilómetros para realizar cada mantenimiento, de acuerdo a la siguiente expresión:

$$Nrep_i = \frac{K_{año}}{\quad}$$

$$IntRep_i$$

(18)

En donde:

Nrep_i: Número de reparaciones al año del rubro analizado.

Kaño: Número promedio de kilómetros recorridos por la unidad de taxi durante un año (ver expresión 4).

IntRep_i: Intervalo de reparación del rubro analizado en un año (se obtiene de las recomendaciones del fabricante).

Esta operación se realizará para los "n" rubros considerados.

El costo total por reparaciones, se calcula a través de la siguiente expresión:

$$C_{trep} = \sum_{i=1}^{nrep} (P_{urepi} * N_{repi})$$

(19)

En donde:

C_{trep}: Costo total por reparaciones al año

P_{urepi}: Precio de la reparación por rubro (promedio del levantamiento de información a través de proformas o facturas)

N_{repi}: Número de reparaciones al año del rubro analizado (se obtiene de las recomendaciones del fabricante)

nrep: Número de rubros de mantenimiento correctivo considerados

En cualquier caso, todos los mantenimientos tanto preventivos como correctivos, deberán realizarse de acuerdo a las indicaciones y recomendaciones del fabricante. Para el caso de vehículos cuyo funcionamiento no corresponda a un motor de combustión interna, por ejemplo, vehículos híbridos o eléctricos, el análisis de costos de mantenimientos se realizará mediante proformas, facturas y/o recomendaciones técnicas del fabricante del vehículo analizado.

Nota: El valor final de costos variables debe encontrarse expresado por mes, ya que dicho valor será el empleado para la determinación de la tarifa, para lo cual una vez determinado los valores anuales de los componentes de los costos variables se procederá a mensualizarlos, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$C_{vi} = \frac{Com + (Com_a + Rod_a + MPre_a + MCo_a)}{12}$$

12

(20)

En donde:

Cvi: Corresponde al costo variable mensual***Com***: Gasto de combustible mensual***Roda***: Gasto de rodamiento anual***MPrea***: Gasto en mantenimiento preventivo anual***MCoa***: Gasto en mantenimiento correctivo anual

3.1.2.3. COSTO DE DEPRECIACIÓN

Para establecer este costo de depreciación de los vehículos se debe conocer el valor de la unidad de taxi considerando la muestra representativa, para el cálculo de este valor se realizará un análisis de frecuencia de los modelos de la muestra y se determinarán promedios ponderados observando los vehículos del más común al menos común. También se determinará la antigüedad de éstos y su vida útil. El primer paso consiste en determinar a través de un estudio de mercado el precio medio de un vehículo de taxi; diferenciando los modelos que están en el mercado de los que no están, así como la representatividad de cada vehículo en la flota (del análisis de frecuencia descrito). Se establece el precio promedio de los vehículos de la muestra (PMV).

Se utiliza una depreciación lineal por unidad producida (para el caso de taxi la unidad producida es el km recorrido), en este tipo de depreciación los costos de la unidad se saldan en valores constantes. Se calcula en función del valor residual y de la vida útil del vehículo.

El costo de depreciación anual se calcula de la siguiente fórmula:

$$\frac{PMV - Ri}{Vu} = CD$$

(21)

En donde:

CD: Es el costo anual por depreciación***PMV***: Precio promedio del vehículo (se considerará para el estudio de mercado el análisis de frecuencias de la muestra)***Ri***: Valor residual (se considerará para el estudio de mercado el análisis de frecuencias de la muestra)***Vu***: Vida útil (en años)

El costo de depreciación mensual se obtendrá de la siguiente fórmula:

$$CAA$$

$$Cdi = \frac{\text{---}}{12}$$

(22)

En donde:

Cdi: Es el costo de depreciación mensual que deberá considerarse para el cálculo de la tarifa.

CAA: Es el costo anual por depreciación

3.1.3. RENTABILIDAD

La rentabilidad operacional del patrimonio permite identificar la utilidad que le ofrece a los socios, accionistas o dueños de vehículo el capital que han invertido en el vehículo o bien, sin tomar en cuenta los gastos financieros ni de impuestos y participación de trabajadores.

La fijación de la tarifa, se calculará con base en la determinación de una tasa de rentabilidad esperada en la operación, misma que podrá basarse en el cálculo del costo promedio de capital ponderado, y valoración de activos fijos (Indicadores aceptados a nivel internacional para evaluación de proyectos de inversión privados), o aquella que la entidad competente defina y justifique técnicamente, conforme la realidad socio económica de la circunscripción.

Análisis del costo promedio de capital ponderado

El costo del capital medio ponderado (CPPC) es la tasa de descuento que suele emplearse para descontar los flujos de fondos operativos, para valorar una empresa utilizando el descuento de flujos de efectivo, en el "enfoque empresarial".

A través de una expresión matemática, estará planteada mediante la siguiente fórmula:

$$CPPC = K_e \left(\frac{Cap}{Cap + D} \right) + K_d (1 - T) \left(\frac{D}{Cap + D} \right)$$

(23)

En donde:

CPPC = Promedio Ponderado del Costo de Capital

Ke = Tasa de costo de oportunidad de los accionistas.

Cap = Capital aportado por los accionistas

D = Deuda financiera contraída

Kd = Costo de la deuda financiera

T = Tasa de impuesto a las ganancias

Para la obtención de la variable K_e se puede utilizar el Modelo de Valoración del Precio de los Activos Financieros o Capital Asset Pricing Model (CAPM), el cuál es un modelo de valuación de activos de capital, que se basa en la idea que los inversionistas demandarán una rentabilidad adicional por el llamado riesgo de invertir. Para ellos se utilizará la siguiente expresión matemática:

$$K_e = RF + \beta(RM - RF) \quad (24)$$

Dónde:

K_e = Tasa de costo de oportunidad de los accionistas.

RF = Rentabilidad libre de riesgo, tasa de interés activa de bonos estatales

β = Indica la volatilidad de la seguridad concerniente al tipo de activo. Se determina por la variación del precio del activo del año analizado respecto del anterior.

RM = Es el índice de rentabilidad concerniente al tipo de activo. Se considera el promedio del interés cobrado por colocación del crédito automotriz por las diferentes instituciones financieras.

Para el caso de la modalidad de transporte comercial de taxis el porcentaje de rentabilidad podrá ser entre el 14% y el 18% el mismo que será sumado al valor de un viaje completo o contrato.

3.2. CÁLCULO DE LA TARIFA

La tarifa mínima de carrera se define como el valor monetario mínimo que el usuario de este medio de transporte debe pagar por trasladarse de un destino a otro. El valor mínimo de la carrera en taxis está justificado técnicamente por la sumatoria de tres rubros:

- Costo por kilómetro recorrido
- Arrancada
- Costo por minuto de espera

En este sentido, una vez que se cuenta con la información base (Oferta de Kilómetros y Costos Operacionales), se puede proceder a calcular la tarifa mínima de la carrera en taxis convencionales y ejecutivos a través de la siguiente fórmula:

$$TMC = Ar + (Ck \times Kmr cp) + (Cme \times Mm ec p) \quad (25)$$

En donde:

TMC: Tarifa mínima de carrera

Ar: Arrancada

Ck: Costo kilómetro recorrido

Kmr c: Número de kilómetros recorridos en la carrera realizada

Cme: Costo minuto de espera

Mmecp: Número de minutos de espera en carrera realizada

3.2.1. COSTO POR KILÓMETRO RECORRIDO

El costo por kilómetro recorrido se define como el valor monetario que representa cada kilómetro que recorre el vehículo durante la jornada laboral, considerando todos los costos fijos, variables y de depreciación calculados en el componente "Costos Operacionales" y relacionándolo como el total de kilómetros recorridos por el automotor calculados en el componente "Oferta de Kilómetros".

La cantidad de kilómetros recorridos entre el lugar de partida y el lugar de destino influye directamente en el incremento de este rubro.

Los costos por kilómetros recorridos se calculan bajo la siguiente ecuación:

$$Ck = \frac{Cfi + Cvi + Cd}{Kmes} * (1 + r)$$

(26)

En donde:

Ck: Costo kilómetro recorrido

Cfi: Costos fijos mensuales

r: Tasa de rentabilidad

Cvi: Costos variables mensuales

Cd: Costos de amortización mensual

Kmes: Número promedio de kilómetros recorridos por la unidad durante un mes.

3.2.2. ARRANCADA

Este valor se calcula para compensar monetariamente el promedio de tiempo que la unidad de taxi transita sin conseguir carrera.

Para el cálculo de la arrancada, se utiliza la siguiente ecuación:

$$Ar = \frac{Ck \times (\%NO \times K_{dia})}{NC}$$

(27)

En donde:

Ck: Costo Kilómetro Recorrido

%NO: Porcentaje de no ocupación del taxi entre carreras

Kdia: Número promedio de kilómetros recorridos por la unidad de taxi durante un día mientras realiza la prestación del servicio de transporte comercial bajo la modalidad de taxi convencional y ejecutivo (ver expresión 1)

NC: Promedio de carreras realizadas durante un día (datos obtenidos de la muestra representativa)

Porcentaje de no ocupación del taxi entre carreras

$$\%NO = \frac{k_{rEP}}{k_{rEP} + k_{rcp}} \quad (28)$$

En donde:

%NO: Porcentaje de no ocupación del taxi entre carreras

krsp: Promedio de kilómetros recorridos sin pasajeros (promedio de los datos obtenidos de la muestra representativa)

krsp: Promedio de kilómetros recorridos con pasajeros (promedio de los datos obtenidos de la muestra representativa)

3.2.3. COSTO MINUTO DE ESPERA

El costo por el minuto de espera, se refiere a la valoración monetaria de los lapsos de tiempo en los cuales la unidad de taxi convencional y ejecutivo se encuentra prestando sus servicios en una carrera, y por diferentes razones necesita detenerse completamente por un corto lapso de tiempo sin que finalice la carrera o llegue al destino final, un ejemplo de esto es detenerse frente a un semáforo con luz roja, detenciones por congestión vehicular, o por solicitud propia del usuario del servicio.

Por tanto, la cantidad de tiempo que el vehículo permanezca detenido durante la carrera, influye directamente en el incremento de este rubro.

Para calcular el costo por minuto de espera, se utilizará la siguiente ecuación:

$$Cme = \frac{Cvi}{Dlab \times \#horas \text{ laborables} \times 60} \quad (29)$$

En donde:

Cme: Costo minuto de espera

Cvi: Es el valor de los costos variables en un mes de una unidad de taxi

Dlab: Número de días promedio laborados por la unidad de transporte (datos obtenidos de la muestra representativa).

#*horas laborables*: Número de horas laboradas en el día (promedio obtenido de la muestra representativa)

3.2.4. CÁLCULO TARIFA NOCTURNA

Para el cálculo de la Tarifa Nocturna se deberá incluir el valor de la remuneración por la jornada de labores nocturnas, entendiéndose por tal, la que se realiza conforme las disposiciones contenidas en el Código de Trabajo.

La Tarifa Mínima de Carrera para la Noche, será calculada siguiendo la metodología de la tarifa aplicada para el día, considerando la variación de la remuneración mensual por horario nocturno. Por tanto, para obtener este valor se realizará la sumatoria de los tres rubros que lo componen:

- Costo por kilómetro recorrido
- Arrancada
- Costo por minuto de espera

La tarifa nocturna será aplicada en el horario de las 19:00 hasta las 06:00.

Conforme las disposiciones contenidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los Gobiernos Autónomos Descentralizados que hayan asumido la competencia, fijarán las tarifas por los servicios de transporte terrestre comercial en taxi convencional y ejecutivo, dentro de su jurisdicción, en observancia estricta a la metodología dispuesta en los artículos precedentes y al tenor del análisis técnico contenido en el estudio.

4.FUENTES DE INFORMACIÓN

Las fuentes de información para realizar el análisis del cálculo del valor de la tarifa en taxis convencionales y ejecutivos, son registros administrativos y entrevistas directas.

En cuanto a registros administrativos tenemos a. Leyes, Resoluciones, Decretos, Reglamentos y Normativas sobre las cuales se realizó el Estudio, se muestran a continuación:

Constitución de la República del Ecuador
Normativa Tributaria vigente
Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
Resolución 053-DIR-2020-ANT

Comisión Sectorial No. 17 "Transporte, Almacenamiento y Logística"

Normativa EURO 4

Para efectuar el levantamiento de información se debe recurrir a fuentes de información primaria y secundaria, considerando la normativa legal vigente. Adicionalmente se debe efectuar levantamiento de información a través de estudios de mercado, entrevistas directas, las cuales se enfocan en el levantamiento de información presencial sobre los diferentes insumos necesarios para el cálculo de la tarifa para el transporte terrestre comercial en taxi convencional y ejecutivo, esto quiere decir:

- Recopilación de información sobre salarios de conductores
- Jornada laboral
- Duración de carreras
- Recorrido
- Cotizaciones de vehículos
- Cotizaciones de partes, piezas y mantenimientos.

ACUERDO MINISTERIAL Nro. 020-2022

Ing. Hugo Marcelo Cabrera Palacios
MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

- Que,** el numeral 1 del artículo 154 de la Constitución de la República del Ecuador, dispone: "A las ministras y ministros de Estado, además de las atribuciones establecidas en la ley, les corresponde: 1. Ejercer la rectoría de las políticas públicas del área a su cargo y expedir los acuerdos y resoluciones administrativas que requiera su gestión";
- Que,** los artículos 226 y 227 de la Constitución de la República del Ecuador, determinan respectivamente 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. Tendrán el deber de coordinar acción es para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución [...]*", y 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 389 de la Constitución de la República del Ecuador, prescribe: "*El Estado protegerá a las personas, las colectividades y la naturaleza frente a los efectos negativos de los desastres de origen natural o antrópico mediante la prevención ante el riesgo, la mitigación de desastres, la recuperación y mejoramiento de las condiciones sociales, económicas y ambientales, con el objetivo de minimizar la condición de vulnerabilidad [...]*";
- Que,** la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública y su Reglamento General, determinan los principios y normas para regular los procedimientos de contratación para la adquisición de bienes y servicios, ejecución de obras y prestación de servicios, incluidos los de consultoría;
- Que,** el numeral 9a, del artículo 6 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, define a la delegación como: "*[...] la traslación de determinadas facultades y atribuciones de un órgano superior a otro inferior, a través de la máxima autoridad, en el ejercicio de su competencia y por un tiempo determinado. Son delegables todas las facultades y atribuciones previstas en esta Ley para la máxima autoridad de las entidades y organismos que son parte del sistema nacional de contratación pública. [...]*";
- Que,** el numeral 16, del artículo 6 de la Ley Ibídem, establece que la Máxima Autoridad será quién ejerza administrativamente la representación legal de la entidad contratante;

- Que,** el numeral 31 del artículo 6 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, establece: "*Situaciones de Emergencia: Son aquellas generadas por acontecimientos graves tales como accidentes, terremotos, inundaciones, sequías, grave conmoción interna, inminente agresión externa, guerra internacional, catástrofes naturales, y otras que provengan de fuerza mayor o caso fortuito, a nivel nacional, sectorial o institucional. Una situación de emergencia es concreta, inmediata, imprevista, probada y objetiva*";
- Que,** en los arts. 57, 57.1 y 57.2 de la Ley Ibídem, constan las disposiciones respecto a la declaratoria y a las contrataciones de emergencia;
- Que,** el artículo 69 del Código Orgánico Administrativo, determina: "*Delegación de competencias. Los órganos administrativos pueden delegar el ejercicio de sus competencias, incluida la de gestión, en: 1. Otros órganos o entidades de la misma administración pública, jerárquicamente dependientes. [...]*";
- Que,** el artículo 4 del Reglamento General de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, establece: "*En aplicación de los principios de Derecho Administrativo son delegables todas las facultades previstas para la máxima autoridad tanto en la Ley como en este Reglamento General, aun cuando no conste en dicha normativa la facultad de delegación expresa. La Resolución que la máxima autoridad emita para el efecto, determinará el contenido y alcance de la delegación. Las máximas autoridades de las personas jurídicas de derecho privado que actúen como entidades contratantes, otorgarán poderes o emitirán delegaciones, según corresponda, conforme a la normativa de derecho privado que les sea aplicable. [...]*";
- Que,** en el Capítulo I, del Título VII de la RESOLUCIÓN Nro. RE- SERCOP-2016-0000072 (EXPÍDESE LA CODIFICACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE LAS RESOLUCIONES EMITIDAS POR EL SERVICIO NACIONAL DE CONTRATACIÓN PÚBLICA) a partir del art. 361 en adelante constan las disposiciones respecto del procedimiento de declaratoria de emergencia;
- Que,** el inciso segundo del art. 17 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva determina que: "*[...] Los Ministros de Estado, dentro de la esfera de su competencia, podrán delegar sus atribuciones y deberes al funcionario inferior jerárquico de sus respectivos Ministerios, cuando se ausenten en comisión de servicios al exterior o cuando lo estimen conveniente, siempre y cuando las delegaciones que concedan no afecten a la buena marcha del Despacho Ministerial, todo ello sin perjuicio de las funciones, atribuciones y obligaciones que de acuerdo con las leyes y reglamentos tenga el funcionario delegado [...]*";
- Que,** el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, establece como misión de esta Cartera de Estado, el formular, implementar y evaluar políticas, regulaciones, planes, programas y proyectos, que garantizan una red de transporte seguro y competitivo, minimizando el impacto ambiental y contribuyendo al desarrollo social y económico del País;

- Que,** el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, fue creado mediante Decreto Ejecutivo Nro. 8, de 15 de enero de 2007, publicado en el Registro Oficial Nro. 18 de 08 de febrero de 2007, sustituyendo así al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones;
- Que,** el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, es una entidad del Estado, parte de la Función Ejecutiva, al igual que los Ministerios determinados en el artículo 16 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva;
- Que,** mediante Decreto Ejecutivo Nro. 13, de 24 de mayo de 2021, el señor Presidente Constitucional de la República, Guillermo Lasso Mendoza, designó al Ing. Hugo Marcelo Cabrera Palacios, como máxima autoridad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas;
- Que,** con oficio Nro. MTOP-DDL-22-43-OF, de 01 de abril de 2022, el Mgs. Danny Andrei Ocampo Veintimilla, Director de Transporte y Obras Públicas Distrital De Loja, Encargado, convocó a los integrantes de la mesa Técnica 3 para tratar sobre los daños ocurridos producto del evento que afectó en la Red Vial Estatal de la provincia de Loja;
- Que,** en Acta de Sesión del COE Provincial de Loja, Mesa Técnica Nro. 3-Srvicios Básicos Esenciales de 1 de abril 2022, los miembros que participaron en la referida sesión, por unanimidad, por unanimidad entre otros puntos resolvieron: *"(...) 9.- Solicitar al COE Provincial de Loja, que exhorte al Ministerio de Transporte y Obras Públicas que, como ente rector de la viabilidad, procede a declarar en emergencia a la red vial estatal de la provincia de Loja (...)"*;
- Que,** mediante memorando Nro. MTOP-SUBZ7-2022-0524-ME, de 02 de abril de 2022, el Mgs. Eduardo Patricio Punin Burneo, Subsecretario de Transporte y Obras Públicas Zonal 7, informa a la Mgs. Carolina Oliva Ormaza Saldaña, Viceministra de la Infraestructura del Transporte y Obras Públicas que: *"Ante los eventos suscitados por la presencia de la fuerte estación invernal y los problemas viales en la provincia de Loja, pongo a su conocimiento que en reunión mantenida con el COE Provincial, existe un exhorto al Señor Ministro, a fin de proceder a Declarar en Emergencia a la provincia de Loja; y, solicita se disponga a los técnicos de la Dirección Nacional de Riesgos y Dirección de Conservación, para que un trabajo en conjunto con la Dirección Distrital de Loja y esta Subsecretaría se realicen las inspecciones y se elaboren los informes pertinentes"*;
- Que,** con memorando Nro. MTOP-DNR-2022-61-ME, de 03 de abril de 2022, el Ing. Christian Patricio Ocampo Andrade, Director Nacional de Riesgos, solicita a los señores Ing. Freddy Augusto Valencia Guerrero, Subsecretario de la Infraestructura del Transporte, Ing. Ángel Eduardo Armijo Logroño, Director Nacional de Conservación de la Infraestructura del Transporte, el Ingeniero Julio Fernando Román Flores, Director Nacional de Estudios de la Infraestructura del Transporte, Mgs. Eduardo Patricio Punin Burneo, Subsecretario de Transporte y Obras Públicas Zonal 7; y, al Mgs. Danny Andrei Ocampo Veintimilla, Director de Transporte y Obras Públicas Distrital de Loja, Encargado, que se sirvan efectuar de manera urgente, las coordinaciones necesarias a fin de realizar el recorrido

correspondiente, en conjunto con la Dirección Nacional de Riesgos, Dirección Distrital de Loja y la Subsecretaría Zonal 7, así mismo solicitó que la Subsecretaría de Infraestructura del Transporte por intermedio de la Dirección Nacional de Conservación de la Infraestructura del Transporte y de la Dirección Nacional de Estudios de la Infraestructura del Transporte, se incorpore a tal recorrido, con los técnicos especialistas respectivos a fin de determinar los daños ocasionados en las referidas vías, con el objetivo de realizar la evaluación técnica en sitio; y, posteriormente emitir los criterios pertinente que servirán de insumo para la correspondiente declaratoria de emergencia si fuera el caso, con los sitios a determinarse;

Que, mediante memorando Nro. MTOP-SUBZ7-2022-540-ME, de 04 de abril de 2022, el Mgs. Eduardo Patricio Punin Burneo, Subsecretario de Transporte y Obras Públicas Zonal 7, dispone a los señores Ing. Stalin Oswaldo Suescun Cueva, Especialista Hidrológico-Hidráulico Zonal, Lcdo. Franco Alberto Rodríguez Vega, Analista de Comunicación Social Zonal; y, al Mgs. César Aurelio Piñeda Armijos, Especialista Socio Ambiental Zonal, acompañen al recorrido a lo largo de la Red Vial Estatal de la provincia de Loja;

Que, con memorando Nro. MTOP-DNEIT-2022-202-ME, de 04 de abril de 2022, el Ing. Julio Fernando Román Flores, Director Nacional de Estudios de la Infraestructura del Transporte dispone a los señores Ing. Glenda María Sarango Cueva, Experta; y, al Ing. César Aquiles Cabrera Vinuesa, Experto en Geología, el traslado al sitio con el objeto de realizar la evaluación técnica y posteriormente emitir los criterios pertinentes que servirán de insumo para la correspondiente declaratoria de emergencia si fuera el caso, en los sitios a determinarse;

Que, mediante memorando Nro. MTOP-DNCOIT-2022-0405-ME, de 08 de abril de 2022, el Ing. Ángel Eduardo Armijo Logroño, Director Nacional de Conservación de la Infraestructura del Transporte, envía al Ing. Christian Patricio Ocampo Andrade, Director Nacional de Riesgos, el "INFORME DE RECORRIDO DE EVALUACIÓN DE LAS VÍAS DE LA RED VIAL DE LA PROVINCIA DE LOJA" suscrito por el Ing. Hernán Carrión Rojas, Supervisor de Conservación de la Zonal 7; informe que en su parte pertinente dice: "*(...) CONCLUSIONES: La inspección y recorrido realizado, permitió determinar los daños acaecidos en la Red Vial Estatal de la provincia de Loja, se justifica que sirven como insumos de sustento para ser consideradas como intervenciones de emergencia. RECOMENDACIONES: Con base a todo lo descrito, se recomienda: Es necesario que las obras emergentes se realicen conforme a las recomendaciones registradas en los informes técnicos de los especialistas. Se debe definir plenamente los sitios a intervenir, la ubicación y más detalles que se requieran en este propósito los especialistas en los informes técnicos. Visto que las intervenciones en los sitios específicos en la Red Vial Estatal de la provincia de Loja son carácter urgente por lo que es procedentes las acciones de EMERGENCIA, observando los procesos establecidos (...)*";

Que, mediante oficio Nro. SNGRE-CZ7GR-2022-0187-O, de 13 de abril de 2022, el Ing. Mario Fabián Benavides Rojas, Coordinador Zonal 7 de Gestión de Riesgos, Encargado, remite al Mgs. Eduardo Patricio Punin Burneo, Subsecretario de

Transporte y Obras Públicas Zonal 7, el "INFORME DE INSPECCIÓN A PUNTOS CRÍTICOS EN LA RED VIAL ESTATAL DE LA PROVINCIA DE LOJA", suscrito por el señor Víctor Leonardo Tello Robles, Técnico de Análisis de Riesgos de la Coordinación Zonal 7 de Gestión de Riesgos;

- Que,** mediante memorando Nro. MTOP-GET-2022-60-ME, de 19 de abril de 2022, el Ing. César Aquiles Cabrera Vinuesa, Experto en Geología remite al Ing. Julio Fernando Román Flores, Director Nacional de Estudios de la Infraestructura del Transporte el "INFORME DE INSPECCIÓN RECORRIDO DE EVALUACIÓN DE LAS VÍAS DE LA RED VIAL ESTATAL DE LA PROVINCIA DE LOJA", de fecha 18 de abril de 2022, en el que, los profesionales delegados para que realicen la inspección, recomiendan se declare en emergencia LA RED VIAL ESTATAL DE LA PROVINCIA DE LOJA, EN LOS TRAMOS VIALES, VILCABAMBA - YANGANA - SABANILLA, SECTOR YANGANA; CARIAMANGA - SOZORANGA, SECTOR SUANAMANGA Y CANGO BAJO; CATACOCHA - EL EMPALME, SECTOR EL PURON; Y OLMEDO - CHAGUARPAMBA, SECTOR KM 15, para la ejecución de las obras emergentes que permitan recuperar la serviciabilidad de la vía y brindar garantías de seguridad a los usuarios;
- Que,** mediante memorando Nro. MTOP-DNEIT-2022-250-ME, de 19 de abril de 2022, el Ing. Julio Fernando Román Flores, Director Nacional de Estudios de la Infraestructura del Transporte remite a los señores Mgs. Eduardo Patricio Punin Burneo, Subsecretario de Transporte y Obras Públicas Zonal 7; y, al Ing. Christian Patricio Ocampo Andrade, Director Nacional de Riesgos el "INFORME DE INSPECCIÓN RECORRIDO DE EVALUACIÓN DE LAS VÍAS DE LA RED VIAL ESTATAL DE LA PROVINCIA DE LOJA";
- Que,** con memorando Nro. MDG-GLOJ-2022-0312-O, de 20 de abril de 2022, el Ing. Mario José Mancino Valdivieso, Gobernador de la Provincia de Loja, exhorta al Ing. Hugo Marcelo Cabrera Palacios, Ministros de Transporte y Obras Públicas se declare en emergencia vial a la provincia de Loja, por la difícil situación que atraviesa debido a la fuerte estación invernal que atraviesa la provincia, en donde se han presentado múltiples derrumbes y afectaciones a la infraestructura vial de la RVE competencia del MTOP Loja; para lo cual adjunta el acta sesión del COE Provincial y el informe de la Mesa Técnica Nro. 3;
- Que,** mediante memorando Nro. MTOP-SUBZ7-2022-0675-ME, de 21 de abril de 2022, el Mgs. Eduardo Patricio Punin Burneo, Subsecretario de Transporte y Obras Públicas Zonal 7 remite al Mgs. Danny Andrei Ocampo Veintimilla, Director de Transporte y Obras Públicas Distrital de Loja, Encargado el "INFORME DE INSPECCIÓN TÉCNICA DE EVALUACIÓN DE LAS VÍAS DE LA RED VIAL ESTATAL DE LA PROVINCIA DE LOJA";
- Que,** con memorando Nro. MTOP-DDL-2022-872-ME, de 22 de abril de 2022, la Dra. Neiva Ivone Norambil Silva, Analista Jurídico Provincial emite criterio jurídico sobre la emergencia vial RVE de la provincia de Loja; al Mgs. Danny Andrei Ocampo Veintimilla, Director de Transporte Y Obras Públicas Distrital de Loja, Encargado, el mismo que señala: "ANÁLISIS: *Al respecto, me permito manifestar que el Acto Administrativo de DECLARATORIA DE EMERGENCIA, no es el de*

contar con recursos económicos que financien la ejecución de obras, adquisición de bienes o prestación de servicios incluidos los de consultoría, cuya atención debe seguir el procedimiento común de contratación; sino permitir la intervención inmediata ante los eventos de fuerza mayor o caso fortuito que se han presentado y que afectan al desarrollo económico social de la población. Toda declaratoria de emergencia, debe realizarse una vez producido un determinado evento de fuerza mayor o caso fortuito, con los criterios de imprevisibilidad establecidos en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, con la misma celeridad en la que se presentó dicho evento extraordinario, con el objeto de que un determinado proyecto sea atendido de la misma manera; es decir, dentro de los plazos y términos establecidos para las declaratorias de emergencia. Con estas consideraciones y disposiciones legales antes citadas; y, de la revisión de los Informes Técnicos emitidos quienes asumen la veracidad de los mismos, estos tienen su fundamento en lo que dispone el artículo 30 del Código Civil y en lo que señala el numeral 31 del artículo 6 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública en armonía con lo previsto en el artículo 57 y en concordancia a lo señalado en Art. 71 del Reglamento General de la Ley ibídem; y, Resolución No. RE-SERCOP-2016-0000072; Recomendando a su Autoridad se continúe con el trámite correspondiente conforme a lineamientos de procedimientos de emergencias determinado en memorando Nro. MTOP-MTOP-2021-0337-ME del 24 de junio de 2021. El presente pronunciamiento tiene la finalidad orientar, sobre la aplicación e interpretación de las normas, basada en los principios de coordinación y cooperación y por lo mismo no se pueden tomarse como anuencia, ratificación, aprobación, u orden de ejecución de las actuaciones de las instancias responsables de los procedimientos, de conformidad con lo que estipula el Art. 71 del ERJAFE, en concordancia con el Art. 122 y 123 del Código Orgánico Administrativo, que establece, respecto a este tipo de actos de simple administración que "El dictamen y el informe aportan elementos de opinión o juicio, para la formación de la voluntad administrativa [...]; "El dictamen o informe se referirá a los aspectos objeto de la consulta o del requerimiento a las materias objeto de la competencia del órgano emisor y a los aspectos que incumben a la profesión, arte u oficio, de los servidores públicos que lo suscriben"; y, de conformidad con el artículo 237 de la Constitución de la República, el literal e) del artículo 3, y el artículo 13 de la Ley Orgánica de la Procuraduría General del Estado, solo el criterio de la Procuraduría General del Estado tiene el carácter de vinculante."

Que, mediante memorando Nro. MTOP-DDL-2022-873-ME, de 22 de abril de 2022, el Mgs. Danny Andrei Ocampo Veintimilla, Director de Transporte y Obras Públicas Distrital de Loja, Encargado se dirige al señor Mgs. Eduardo Patrcio Punin Burneo, Subsecretario de Transporte y Obras Públicas Zonal 7; en el que, en su pertinente señala: "(...) en aplicación de la normativa pertinente y conforme consta en los respectivos informes técnicos y jurídicos, al existir la imposibilidad de llevar a cabo procedimientos de contratación comunes para superar la situación de EMERGENCIA, SOLICITO Y RECOMIENDO que por su digno intermedio se canalice ante el Señor Ministro de Transporte y Obras Públicas la DECLARATORIA DE EMERGENCIA DE LA RED VIAL ESTATAL DE LA PROVINCIA DE LOJA, EN LOS TRAMOS VIALES, VILCABAMBA – YANGANA – SABANILLA,

SECTOR YANGANA; CARIAMANGA – SOZORANGA, SECTOR SUANAMANGA Y CANGO BAJO; CATACOCHA – EL EMPALME, SECTOR EL PURON; Y OLMEDO – CHAGUARPAMBA, SECTOR KM 15, PARA LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS EMERGENTES QUE PERMITAN RECUPERAR LA SERVICIABILIDAD DE LAS VÍAS Y BRINDAR GARANTÍAS DE SEGURIDAD A LOS USUARIOS (...);

Que, con memorando Nro. MTOP-SUBZ7-2022-0695-ME, de 23 de abril de 2022, con sus anexos, el Mgs. Eduardo Patricio Punin Burneo, Subsecretario de Transporte y Obras Públicas Zonal 7, solicita a la Mgs. Carolina Oliva Ormaza Saldaña, Viceministra de la Infraestructura del Transporte y Obras Públicas: "(...) *en base al informe motivado emitido por Director Distrital de Transporte y Obras Públicas de Loja, según memorando Nro.MTOP-DDL-2022-873-ME, de 23 de abril de 2022, a los Informes Técnicos de los especialistas, al Informe Jurídico Distrital, y, con fundamento en lo que dispone el numeral 31 del Art. 6 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública en armonía con lo previsto en el Art. 57 ibídem, RECOMIENDO Y SOLICITO a su Autoridad se gestione ante el Señor Ministro de Transporte y Obras Públicas la DECLARATORIA DE EMERGENCIA DE LA RED VIAL ESTATAL DE LA PROVINCIA DE LOJA, EN LOS TRAMOS VIALES, VILCABAMBA – YANGANA – SABANILLA, SECTOR YANGANA; CARIAMANGA – SOZORANGA, SECTOR SUANAMANGA Y CANGO BAJO; CATACOCHA – EL EMPALME, SECTOR EL PURON; Y OLMEDO – CHAGUARPAMBA, SECTOR KM 15, PARA LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS EMERGENTES QUE PERMITAN RECUPERAR LA SERVICIABILIDAD DE LAS VÍAS Y BRINDAR GARANTÍAS DE SEGURIDAD A LOS USUARIOS*";

Que, mediante memorando Nro. MTOP-DNR-2022-78-ME, de 25 de abril de 2022, el Ing. Christian Patricio Ocampo Andrade, Director Nacional de Riesgos, remite a la Mgs. Carolina Oliva Ormaza Saldaña, Viceministra de la Infraestructura del Transporte y Obras Públicas, el "INFORME DNR- DECLARATORIA DE EMERGENCIA DE LA RED VIAL ESTATAL DE LA PROVINCIA DE LOJA, EN LOS TRAMOS VIALES, VILCABAMABA- YANGANA- SABANILLA, SECTOR YANGANA; CARIAMANGA-SOZORANGA, SECTOR SUANAMANGA Y CANGO BAJO; CATACOCHA- EL EMPLAME, SECTOR EL PURON; Y OLMEDO-CHAGUARPAMBA, SECTOR KM 15 PARA LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS EMERGENTES; en el que en la parte pertinente del informe menciona: "(...) 5. *CONCLUSIONES: La red vial estatal de esta provincia, tiene importancia económica y estratégica preponderante ya que es uno de los más importantes centros administrativos, económicos, financieros y comerciales del sur de Ecuador. El desarrollo de la industria en la provincia, en general se basó en las destrezas manuales de sus habitantes. Tiene una importancia muy singular para la historia del sur del Ecuador, por ser un punto medio entre la costa y la Amazonía, que desde tiempo ancestral se constituyó como una zona de encuentro entre culturas, comerciantes y eventos de connotación religiosa. Por estos corredores viales se impulsa el desarrollo del comercio, la minería proveniente del oriente, el turismo, la ganadería, la avicultura, la acuicultura y la agricultura; en si un amplio espectro del comercio nacional de la zona sur del país se desarrolla o se traslada por las vías de la provincia de Loja. El peligro que representan las afectaciones de las vías en esta provincia, por los eventos de fuerza mayor producidos por la naturaleza los que no se ha podido prever es alto, razón por la cual, se debe*

tomar las acciones pertinentes de forma inmediata a fin de precautelar la inversión realizada en este corredor vial. Las amenazas más preponderantes en este sector se deben a la inestabilidad de terrenos y el alto riesgo sísmico, así como también producto de las precipitaciones, socavación de los taludes inferiores y hundimiento de la mesa vial, particular que se deberá tomar en cuenta para las acciones de mitigación. 6. RECOMENDACIONES: Debido a que la destrucción de la estructura de los tramos de las vías, se ha producido debido a una catástrofe natural que requiere de una intervención inmediata a fin de evitar la afectación definitiva a la movilidad en el sector, en razón de que LA RED VIAL ESTATAL DE LA PROVINCIA DE LOJA, EN LOS TRAMOS VIALES, VILCABAMBA - YANGANA - SABANILLA, SECTOR YANGANA; CARIAMANGA -SOZORANGA, SECTOR SUANAMANGA Y CANGO BAJO; CATACOCHA - EL EMPALME, SECTOR EL PURON; Y OLMEDO -CHAGUARPAMBA, SECTOR KM 15, PROVINCIA DE LOJA, los cuales son un nexo entre las provincias de Azuay, Zamora Chinchipe, El Oro; se recomienda la ejecución de obras de mitigación y protección con el carácter de inmediato, declarando en situación de emergencia las mismas para acelerar los procesos de contratación y no aplicar procedimientos de contratación comunes que hasta su culminación podrían afectar la infraestructura vial e interrumpir el tráfico vehicular y peatonal por esta vía. Para la decisión que se adopte a fin de atender la emergencia producida se deberá tomar en consideración todas las resoluciones emitidas por el SERCOP y sus reformas, y lo establecido en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, su Reglamento General y demás normativa aplicable vigente. Este informe se circunscribe única y exclusivamente a determinar la existencia de una amenaza latente a la eventual afectación de un importante componente de la infraestructura vial de la provincia de Loja, sus efectos, la inmediatez y emergencia en la atención de la misma, producida por hechos de fuerza mayor los cuales son públicos y notorios, a fin de evitar una mayor afectación al sector y a la Red Vial Estatal cuya competencia es del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. De declararse la emergencia objeto del presente informe deberá ser el área técnica quien mediante informe sugiera a la máxima autoridad, el delegado para llevar adelante la ejecución de los trabajos y trámites correspondientes hasta el cumplimiento del objeto contractual para el que está establecida la declaratoria de emergencia”;

Que, con memorando Nro. MTOP-DVIT-2022-0151-ME, de 25 de abril de 2022, la Mgs. Carolina Oliva Ormaza Saldaña, Viceministra de la Infraestructura del Transporte y Obras Públicas, recomienda al Ing. Hugo Marcelo Cabrera Palacios, Ministro de Transporte y Obras Públicas, lo siguiente: "(...) **RECOMENDACIÓN DE DECLARATORIA DE EMERGENCIA:** Con sustento en la documentación que refiere el siniestro, que denota una situación de emergencia en los términos del numeral 31 del Artículo 6 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, se justifica la realización de un proceso de contratación en situación de emergencia, en la forma y modo que lo prevé el artículo 57 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, la Resolución Nro. RE-SERCOP-2016-0000072 (Codificación de Resoluciones del Servicio Nacional de Contratación Pública) y su reforma expedida mediante Resolución Nro. RE-SERCOP-2020-0104 de 19 de marzo de 2020, en lo que fuere aplicable. La aplicación de esta figura legal, establecida en la Ley Orgánica del Sistema

Nacional de Contratación Pública y su Reglamento General, vendría a solventar los reclamos de los habitantes de la zona y de la provincia al haberse suscitado el caso que nos ocupa: una emergencia natural, siendo deber ineludible del Estado, el proteger a las personas, colectividades y naturaleza misma ante las adversidades provocadas por el mencionado evento. Por lo expuesto, estimado señor Ministro este Despacho considera pertinente continuar con el trámite respectivo y RECOMIENDA se DECLARE EN EMERGENCIA LA RED VIAL ESTATAL DE LA PROVINCIA DE LOJA, EN LOS TRAMOS VIALES, VILCABAMBA YANGANA - SABANILLA, SECTOR YANGANA; CARIAMANGA - SOZORANGA, SECTOR SUANAMANGA Y CANGO BAJO; CATACOCHA - EL EMPALME, SECTOR EL PURON; Y OLMEDO - CHAGUARPAMBA, SECTOR KM 15, para la ejecución de las obras emergentes que permitan recuperar la serviciabilidad de la vía y brindar garantías de seguridad a los usuarios”.

En uso de las facultades que me confiere la Constitución de la República del Ecuador, la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, su Reglamento General, el Código Orgánico Administrativo, la RESOLUCIÓN Nro. RE- SERCOP-2016-0000072 “CODIFICACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE LAS RESOLUCIONES EMITIDAS POR EL SERVICIO NACIONAL DE CONTRATACIÓN PÚBLICA”, y el Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva;

ACUERDA:

Artículo 1.- DECLARAR, EN EMERGENCIA LA RED VIAL ESTATAL DE LA PROVINCIA DE LOJA, EN LOS TRAMOS VIALES, VILCABAMBA - YANGANA - SABANILLA, SECTOR YANGANA; CARIAMANGA -SOZORANGA, SECTOR SUANAMANGA Y CANGO BAJO; CATACOCHA - EL EMPALME, SECTOR EL PURON; Y OLMEDO - CHAGUARPAMBA, SECTOR KM 15, PROVINCIA DE LOJA, de acuerdo a la recomendación de declaratoria de emergencia realizada por la Mgs. Carolina Oliva Ormaza Saldaña, Viceministra de la Infraestructura del Transporte y Obras Publica a través del memorando Nro. MTOP-DVIT-2022-0151-ME, de 25 de abril de 2022; descrito en la parte considerativa de este Acuerdo y aplicar lo dispuesto en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, su Reglamento General, el Código Orgánico Administrativo, la RESOLUCIÓN Nro. RE- SERCOP-2016-0000072 “CODIFICACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE LAS RESOLUCIONES EMITIDAS POR EL SERVICIO NACIONAL DE CONTRATACIÓN PÚBLICA” referente a las contrataciones en situaciones de emergencia.

Artículo 2.- DISPONER, se realicen las gestiones pertinentes para la priorización de los recursos económicos y humanos, así como las demás medidas administrativas que se estimen necesarias, para cubrir las obligaciones derivadas de las contrataciones de emergencia; la ejecución de los procedimientos de contratación, en los tiempos y plazos permitidos por la Ley de la materia; así como observar las disposiciones legales con relación a la necesidad de requerir el pronunciamiento de la Contraloría General del Estado, previo al inicio de los respectivos procesos de contratación.

Artículo 3.- DELEGAR, al Subsecretario/a Zonal 7 del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, para que, cumpliendo con la normativa legal y procedimientos vigentes para la contratación en situaciones de emergencia constante en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, su Reglamento General, Resoluciones del SERCOP y

otras instrucciones y directrices emitidas por dicho Organismo de Control, proceda a emitir las disposiciones administrativas para la contratación de obras, bienes y servicios incluidos los de consultoría orientados a mitigar los impactos que afectan LA RED VIAL ESTATAL DE LA PROVINCIA DE LOJA, EN LOS TRAMOS VIALES, VILCABAMBA - YANGANA - SABANILLA, SECTOR YANGANA; CARIAMANGA -SOZORANGA, SECTOR SUANAMANGA Y CANGO BAJO; CATACOCCHA - EL EMPALME, SECTOR EL PURON; Y OLMEDO - CHAGUARPAMBA, SECTOR KM 15, PROVINCIA DE LOJA; y, ejecute bajo su única y exclusiva responsabilidad lo siguiente:

1. El inicio de los procesos de contratación, con determinación de las obras, bienes, servicios, incluidos los de consultoría, que se requieran para mitigarla emergencia declarada.
2. De acuerdo a los presupuestos que se obtengan para la intervención en la zona de emergencia, de acuerdo con la normativa vigente, previo a iniciar los procesos precontractuales, solicitar el informe de pertinencia a la Contraloría General del Estado.
3. Aprobar los estudios de Desagregación Tecnológica.
4. Designar los funcionarios y servidores del MTOP que deban procesar las diferentes contrataciones.
5. La determinación del objeto de cada una de las contrataciones, así como la selección de los proveedores para la ejecución de los contratos.
6. El establecimiento de los presupuestos, que deberá incluir la descripción de rubros, cantidades de obra, precios unitarios y totales.
7. Cronograma de la provisión de bienes, prestación de servicios incluidos los de consultoría y obras a ejecutarse.
8. Emitir y suscribir todos los instrumentos generados dentro del procedimiento de contratación por emergencia, hasta la selección del proveedor y adjudicación del respectivo contrato.
9. La suscripción de los respectivos contratos con los proveedores seleccionados, para la adquisición de bienes, ejecución de obras, y prestación de servicios incluidos los de consultoría, que correspondan ejecutarse y se refieran exclusivamente a la emergencia declarada en el artículo 1 del presente Acuerdo Ministerial.
10. La designación de administrador, supervisor y fiscalizador, según el caso, encargados del control de la ejecución contractual, hasta la recepción definitiva de cada proyecto.
11. Designar al técnico no interviniente para que conforme la Comisión de Recepción Provisional y Definitiva en los términos del art, 124 del Reglamento a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública.
12. La publicación en el Portal de Compras Públicas, de toda la documentación relevante e informes que correspondan a los referidos procedimientos de emergencia, así como el cierre de los mismos una vez la emergencia sea superada; y,
13. Cualquier otro trámite administrativo que corresponda a la ejecución de la presente delegación, incluyendo el conocimiento y resolución de los reclamos y recursos administrativos que procedan de la contratación en la modalidad de emergencia.

Artículo 4.- RESPONSABILÍZASE, al Subsecretario/a Zonal 7 del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, por los actos y contratos realizados en ejercicio de esta Delegación, en forma administrativa, civil y penal ante los Organismos de Control y ante el Ministro de Transporte y Obras Públicas, pues es de su única y exclusiva responsabilidad la determinación de los bienes, servicios incluidos los de consultoría; y, obras a contratarse; los presupuestos determinados, la selección del proveedor y el cumplimiento de la normativa vigente, incluyendo los plazos de ejecución de los diferentes contratos.

Artículo 5.- DISPONER, que una vez superada la situación de emergencia, se publique en el Portal Institucional del SERCOP, el detalle de las contrataciones realizadas y el presupuesto empleado en las mismas, con indicación de los resultados obtenidos.

Artículo 6.- DISPONER, que el Subsecretario/a Zonal 7 del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, o la Unidad que éste disponga, proceda en forma inmediata a realizar la publicación del presente Acuerdo en el Sistema Oficial de Contratación Pública del Servicio Nacional de Contratación Pública SERCOP, para los efectos legales.

Artículo 7.-Del cumplimiento del presente Acuerdo, encárguese el Subsecretario/a Zonal 7 del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en el marco de sus respectivas competencias.

DISPOSICIÓN FINAL. -El presente Acuerdo Ministerial entrará en vigencia a partir de la fecha de su suscripción, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE. - Dado en el Distrito Metropolitano de Quito, a los **veintisiete días del mes de abril de dos mil veinte y dos.**



Firmado electrónicamente por:
**HUGO MARCELO
CABRERA
PALACIOS**

Mgs. **Hugo Marcelo Cabrera Palacios**

MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICA

Resolución Nro. MPCEIP-SC-2021-0168-R**Quito, 15 de noviembre de 2021****MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, COMERCIO EXTERIOR, INVERSIONES Y PESCA****SUBSECRETARÍA DE CALIDAD****CONSIDERANDO:**

Que, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 52 de la Constitución de la República del Ecuador, “Las personas tienen derecho a disponer de bienes y servicios de óptima calidad y a elegirlos con libertad, así como a una información precisa y no engañosa sobre su contenido y características”;

Que, el artículo 226 de la Constitución señala 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. 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.”;

Que, la Decisión 850 de la Comisión de la Comunidad Andina tomada el 25 de noviembre de 2019, establece el “Sistema Andino de la Calidad (SAC)”;

Que, la Decisión 827 de 18 de julio de 2018 de la Comisión de la Comunidad Andina establece los “Lineamientos para la elaboración, adopción y aplicación de reglamentos técnicos y los procedimientos de evaluación de la conformidad en los Países Miembros de la Comunidad Andina y a nivel comunitario”;

Que, la Decisión 827 de fecha 18 de julio de 2018 establece que los reglamentos técnicos y procedimientos de evaluación de la conformidad no restringirán el comercio más de lo necesario para alcanzar los objetivos legítimos teniendo en cuenta los riesgos en no alcanzarlos. Estos objetivos legítimos, son entre otros, los imperativos de la seguridad nacional; la prevención de prácticas que puedan inducir a error; la protección de la salud o seguridad humana, de la vida o la salud animal o vegetal, o del medio ambiente;

Que, el artículo 10 numerales 8, 9, y 10 de la Decisión citada en el considerando anterior establece el procedimiento de Evaluación de la Conformidad (PEC); Autoridad de fiscalización y/o supervisión y la Fiscalización y/o supervisión como aspectos de deben contener los Reglamentos Técnicos que se elaboren, adopten y apliquen;

Que, el artículo 23 de la Decisión 827 establece que la Secretaría General aprobará mediante Resolución los reglamentos técnicos y procedimientos de evaluación de la conformidad andinos, previa opinión favorable del Comité Andino de Normalización, Acreditación, Ensayos, Certificación, Reglamentos Técnicos y Metrología;

Que, la Secretaría General de la Comunidad Andina, mediante Resolución N° 2107, resolvió aprobar el “Reglamento Técnico Andino para el Etiquetado de calzado, productos de marroquinería, artículos de viaje y similares”, delegando la fiscalización y/o supervisión a las Autoridades Nacionales competentes de cada País Miembro;

Que, la Secretaría General de la Comunidad Andina, mediante resolución 2170 modificó la resolución 2107, estableciendo como fecha de entrada en vigencia del Reglamento Técnico Andino para el Etiquetado de calzado, productos de marroquinería, artículos de viaje y similares el 15 de noviembre de 2021;

Que, la Secretaría General de la Comunidad Andina, mediante Resolución N° 2109, resolvió aprobar el Reglamento Técnico Andino para el Etiquetado de Confecciones, delegando la fiscalización y/o supervisión a las Autoridades Nacionales competentes de cada País Miembro;

Que, la Secretaría General de la Comunidad Andina, mediante Resolución N° 2173 modificó la resolución 2109, estableciendo como fecha de entrada en vigencia del Reglamento Técnico Andino para el Etiquetado de Confecciones el 15 de noviembre de 2021;

Que, el artículo 1 de la Ley del Sistema Ecuatoriano de la Calidad señala *“Esta ley tiene como objetivo establecer el marco jurídico destinado a: i) regular los principios, políticas y entidades relacionados con las actividades vinculadas con la evaluación de la conformidad, que facilite el cumplimiento de los compromisos internacionales en esta materia; ii) Garantizar el cumplimiento de los derechos ciudadanos relacionados con la seguridad, la protección de la vida y la salud humana, animal y vegetal, la preservación del medio ambiente, la protección del consumidor contra prácticas engañosas y la corrección y sanción de estas prácticas; y, iii) Promover e incentivar la cultura de la calidad y el mejoramiento de la competitividad en la sociedad ecuatoriana.”*;

Que, el Ministerio de Producción Comercio Exterior Inversiones y Pesca es la institución rectora del Sistema Ecuatoriano de la Calidad, facultad que consta en el último inciso del artículo 8, de la Ley del Sistema Ecuatoriano de la Calidad, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 26, de 22 de febrero de 2007;

Que, el inciso primero del artículo 29 de la misma normativa manifiesta: *“La reglamentación técnica comprende la elaboración, adopción y aplicación de reglamentos*

técnicos necesarios para precautelar los objetivos relacionados con la seguridad, la salud de la vida humana, animal y vegetal, la preservación del medio ambiente y la protección del consumidor contra prácticas engañosas”;

Que, el Artículo 57 de la Ley del Sistema Ecuatoriano de la Calidad determina: *“La vigilancia y control del Estado a través del Ministerio de Industrias y Productividad, se limita al cumplimiento de los requisitos exigidos en los reglamentos técnicos y procedimientos de evaluación de la conformidad, por parte de los fabricantes y de quienes importen o comercialicen productos o servicios sujetos a tales reglamentos”;*

Que, el Artículo 19 del Reglamento General a la Ley del Sistema Ecuatoriano de la Calidad determina *“El Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO), como organismo rector del Sistema Ecuatoriano de la Calidad, es competente para implementar el control, la investigación ejecutar políticas y disposiciones relacionadas con las actividades vinculadas con la evaluación de la conformidad, la seguridad, la protección de la vida, la preservación del medio ambiente, la salud humana, animal y vegetal en favor de los consumidores y usuarios, en el mercado nacional”;*

Que, el Artículo 75 del Reglamento General a la Ley del Sistema Ecuatoriano de la Calidad determina *“Las instituciones del Estado, en función de sus competencias, evaluarán la conformidad con los reglamentos técnicos según lo establecido en los procedimientos de evaluación de la conformidad; para lo cual podrán utilizar organismos de certificación, de inspección y laboratorios de ensayo acreditados o designados por los organismos competentes”;*

Que, el Artículo 76 del Reglamento General a la Ley del Sistema Ecuatoriano de la Calidad determina *“Con el propósito de desarrollar y ejecutar actividades de vigilancia del mercado, la Ministra o el Ministro de Industrias y Productividad, podrá disponer a las instituciones que conforman el Sistema Ecuatoriano de la Calidad, elaboren los respectivos programas de evaluación de la conformidad en el ámbito de sus competencias, ya sea de manera individual o coordinada entre sí”;*

Que, el artículo 85 de la normativa citada en el considerando anterior determina *“El MIPRO, a través de la Subsecretaría de la Calidad, impondrá las sanciones establecidas en la Ley del Sistema Ecuatoriano de la Calidad una vez resuelto el juzgamiento correspondiente. La resolución motivada que imponga multas deberá indicar el monto, la forma, oportunidad, proporcionalidad y lugar de pago”;*

Que, por Decreto Ejecutivo No. 559 vigente a partir del 14 de noviembre de 2018, publicado en el Registro Oficial-Suplemento No. 387 del 13 de diciembre de 2018, en su artículo 1 se decreta *“Fusiónese por absorción al Ministerio de Comercio Exterior e Inversiones las siguientes instituciones: el Ministerio de Industrias y Productividad, el Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones Extranjeras, y el Ministerio de*

Acuicultura y Pesca”; y en su artículo 2 dispone “Una vez concluido el proceso de fusión por absorción, modifíquese la denominación del Ministerio de Comercio Exterior e Inversiones a Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca”;

Que, en el Decreto Ejecutivo No. 559 vigente a partir del 14 de noviembre de 2018, en su artículo 3 dispone “Una vez concluido el proceso de fusión por absorción, todas las competencias, atribuciones, funciones, representaciones, y delegaciones constantes en leyes, decretos, reglamentos, y demás normativa vigente, que le correspondían al Ministerio de Industrias y Productividad, al Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones Extranjeras y, al Ministerio de Acuicultura y Pesca”; serán asumidas por el Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca”;

Que, el Artículo 3 del Decreto 068 de fecha 09 de junio de 2021, manifiesta: *“El Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca en coordinación con el Ministerio de Telecomunicaciones y Sociedad de la Información y con la Secretaría General Jurídica de la Presidencia, definirán conjuntamente el listado de las instituciones y organismos de la Administración Pública Central e Institucional que iniciaran la revisión interna de las regulaciones que son objeto del presente Decreto Ejecutivo, para que estas presenten ante dichas carteras de Estado, en el término máximo de 30 días, el plan de acción destinado a la aplicación y ejecución de:*

- *Simplificación de trámites, procedimientos y procesos.*
- *Implementación y priorización de los controles posteriores (ex post).*
- *Armonización y uniformidad de los trámites y regulaciones vigentes en el ordenamiento jurídico ecuatoriano, con los instrumentos internacionales suscritos y ratificados por el Ecuador. Esto incluye menorar la duplicidad normativa en los diferentes trámites, procedimientos y procesos.*
- *Implementación y fortalecimiento de Buenas Prácticas Regulatorias (BPR).*

Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, Ministerio de Agricultura y Ganadería, Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica, Comité de Comercio Exterior (COMEX); aquellas entidades que conforman el Sistema Ecuatoriano de la Calidad, Servicio Ecuatoriano de Normalización (INEN) y Servicio de Acreditación Ecuatoriana (SAE);

Que, mediante Resolución 16 049, de fecha 03 de febrero de 2016, resuelve expedir las disposiciones generales para que los productos importados bajo Reglamentación Técnica Ecuatoriana puedan ser etiquetados y/o reetiquetados en destino; la Resolución 16 066, de fecha 04 de marzo de 2016, resuelve expedir el instructivo de aplicación de la Resolución 16 049;

Que, el ESTATUTO ORGÁNICO DE GESTIÓN ORGANIZACIONAL POR PROCESOS DEL MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, COMERCIO EXTERIOR, INVERSIONES Y PESCA reformado mediante ACUERDO MINISTERIAL Nro. 21 001, en su numeral 1.2.1.5.3. Gestión de Control y Vigilancia del Mercado, establece que como misión la Dirección de Control y Vigilancia del Mercado: “Regular y controlar el cumplimiento de requisitos establecidos en los reglamentos técnicos, a través del monitoreo y vigilancia de mercado, enfocado a la protección de los consumidores; fomentando un fácil acceso a la información y socialización a los ciudadanos promoviendo una cultura de consumo responsable y participativo”; y,

Mediante Acuerdo Ministerial N° 11 446 del 25 de noviembre del 2011, publicado en el Registro Oficial N° 599 del 19 de diciembre de 2011, *“La Ministra de Industrias y Productividad delega a la Subsecretaría de la Calidad la facultad de que en las Resoluciones administrativas que se adopten por delegación, se hará constar expresamente esta circunstancia y se considerarán dictadas por la autoridad máxima. El o la Subsecretaria de la Calidad será personalmente responsable de las decisiones u omisiones con relación al cumplimiento de la delegación”*.

RESUELVE:

Artículo 1.- Emitir lineamientos de aplicación de los Reglamentos Técnicos Andinos para el Etiquetado de Calzado, Productos de Marroquinería, Artículos de Viaje y Similares; y, para el Etiquetado de Confecciones, en cumplimiento a lo dispuesto en las Decisiones Andinas, Decisión 827 de la Comunidad Andina, que se oficializó en la ciudad de Lima, Perú, en la Gaceta Oficial Nro. 3345 a los 18 días del mes de julio del año dos mil dieciocho.

Artículo 2.- Los Reglamentos Técnicos Andinos, establecen los requisitos de información general que deben ser aplicados en las etiquetas de los productos fabricados y/o importados que se comercialicen dentro de la subregión Andina, así como las condiciones en las que debe presentarse la información, con la finalidad de prevenir las prácticas que puedan inducir a error a los consumidores o usuarios sobre las características de estos productos.

Artículo 3.- El control y vigilancia de los Reglamentos estará a cargo de la Dirección de Control y Vigilancia de Mercado, de la Subsecretaría de Calidad, del Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca.

Artículo 4.- El control y vigilancia de la aplicación de los Reglamentos Técnicos, se realizará conforme al Plan Anual aprobado por el Comité Interministerial de la Calidad y

al Procedimiento de Control Posterior interno emitido, socializado e implementado por la Subsecretaría de Calidad, garantizando un trato no discriminatorio entre productos nacionales e importados.

Artículo 5.- Los etiquetados y/o reetiquetados en productos nacionales y/o importados, se mantienen bajo las disposiciones generales establecidas en la Resolución 16 049, de fecha 03 de febrero de 2016 y Resolución 16 066, de fecha 04 de marzo de 2016.

Artículo 6.- Conforme lo indican los Reglamentos Técnicos Andinos, no se solicitará certificados de conformidad, sin embargo, la información contenida en la etiqueta, exigida según los requisitos establecidos los Reglamentos, será asumida como una declaración jurada expresa del fabricante, importador, comercializador o distribuidor de tales productos, según corresponda. La información de la etiqueta servirá de prueba para efectos civiles, administrativos y comerciales.

Artículo 7.- El incumplimiento de los Reglamentos Técnicos Andinos serán sancionados por las Autoridades Nacionales competentes, de conformidad con la Ley del Sistema Ecuatoriano de la Calidad, su Reglamento General y sus reformas.

Artículo 8.- En caso de existir de incumplimiento de la calidad del producto respecto a los requerimientos de los Reglamentos Técnicos Andinos por parte del presunto infractor, se realizará la toma muestras y se ordenará la práctica de pruebas de ensayos, diligencia que tendrá que asumir el administrado.

Artículo 9.- La Dirección de Control y Vigilancia de Mercado, del 15 de noviembre de 2021 al 15 de febrero de 2022 como parte de la implementación, socializará el cumplimiento de los Reglamentos Andinos durante las inspecciones de Control Posterior de Mercado.

Artículo 10.- Para mercadería en tránsito, se exime del cumplimiento de los Reglamentos Técnicos Andinos a todas las mercancías que demuestren que han sido fabricadas, comercializadas o embarcadas antes del 15 de noviembre del 2021, con sus respectivos documentos habilitantes.

Artículo 11.- La presente resolución, entrará en vigencia a partir de la suscripción, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE en el Registro Oficial.

Documento firmado electrónicamente

Mgs. Edgar Mauricio Rodríguez Estrada
SUBSECRETARIO DE CALIDAD



Firmado electrónicamente por:
**EDGAR MAURICIO
RODRIGUEZ
ESTRADA**

Of. No.00012-UJCCR-2022
Riobamba, 03 de Marzo del 2022
PROCESO 06335-2021-03587

Señor,

ING. HUGO DEL POZO BARREZUETA – DIRECTOR DEL REGISTRO OFICIAL

Presente:

Para su conocimiento y más fines legales consiguientes, transcribo lo pertinente en Auto anterior, dentro del juicio de: **DECLARATORIA DE MUERTE PRESUNTA No. 06335-2021-03587** presentada por: **CEVALLOS RODRIGUEZ MARIA ESTHER** en contra de: **VALLADARES VALLEJO VICTOR HUGO** que es como sigue:

... "Riobamba, miércoles 9 de febrero del 2022, las 12h48, VISTOS.- Agréguese al proceso el escrito que antecede. Por cuanto la accionante ha dado cumplimiento a lo ordenado en el auto inmediato anterior, se dispone: PRIMERO: La demanda presentada por la señora MARIA ESTHER CEVALLOS RODRIGUEZ, de declaratoria de presunción de muerte del ciudadano VICTOR HUGO VALLADARES VALLEJO, reúne los requisitos determinados en los Arts. 142 y 143 del Código Orgánica General de Procesos (COGEP); en consecuencia se la acepta al trámite previsto en el parágrafo 3ro, del Título II del Código Civil que trata de la presunción de muerte por desaparicimiento, se la califica y admite a trámite mediante procedimiento ordinario, en concordancia con el Art. 334 del COGEP.-

SEGUNDO: Cítese con un extracto de la demanda y este auto al presunto desaparecido VICTOR HUGO VALLADARES VALLEJO, en la forma establecida en la regla segunda del Art. 67 del Código Civil, por TRES veces en el Registro Oficial, y en uno de los periódicos de mayor circulación que se editan en esta ciudad de Riobamba y uno a nivel nacional. Las citaciones deberán hacerse con intervalos de por lo menos un mes entre cada dos citaciones, una por la prensa y una en el Registro Oficial. Por secretaria confíerese el correspondiente extracto.- La parte actora brinde las facilidades que el caso amerite para su cumplimiento.-

TERCERO.- Cuéntese en la sustanciación de esta causa con la Unidad Especializada en Investigación de Personas Desaparecidas de la Fiscalía General del Estado, quien podrá exigir la presentación de las pruebas que creyere necesario.

CUARTO.- PRUEBA: Témesse en cuenta todas las anuncios de prueba propuesto por el accionante en su demanda, dichos anuncios pueden ser contradecidos de conformidad

al inciso segundo del artículo 151 del Código Orgánico General de Procesos. Se les recuerda a las partes procesales que la ADMISIBILIDAD de los medios probatorios anunciados y proveídos se la verificará de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 160 del Código Orgánico General de Procesos.-

QUINTO.- DOCUMENTOS AL PROCESO: Agréguese al proceso la documentación adjunta a la misma.-

SEXTO.- CUANTÍA: Téngase en cuenta la cuantía fijada.-

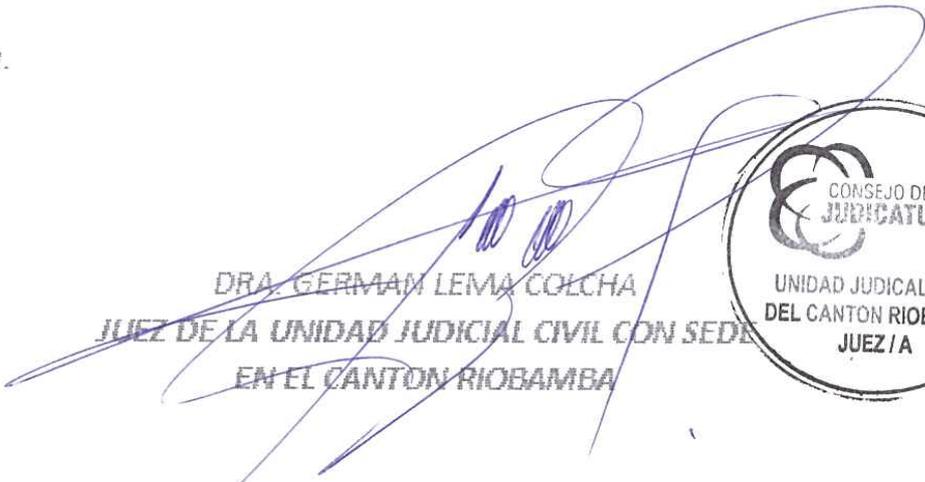
SEPTIMO.- NOTIFICACIONES Y CASILLA JUDICIAL: Continúese notificando a la parte actora en la casilla judicial electrónica y correo electrónico señaladas para recibir notificaciones.-

OCTAVO- OTRAS DISPOSICIONES: En aplicación a la Resolución interpretativa No. 07-2015, de fecha 10 de junio del 2015, emitida por la Corte Nacional de Justicia del Ecuador, en el Art. 5 establece que el impulso del proceso corresponde a las partes y la omisión de esta carga procesal no es atribuible a la o el juzgador.-

NOVENO.- SECRETARIO ACTUANTE: Actúe en la presente causa el Abg. Ramiro Vinuesa en calidad de secretario titular.- CÍTESE, NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE.-

Por la atención que se digne dar a la presente, me suscribo con la debida consideración.

Atentamente.


DRA. GERMAN LEMA COLCHA
JUEZ DE LA UNIDAD JUDICIAL CIVIL CON SEDE
EN EL CANTON RIOBAMBA



UNIDAD JUDICIAL CIVIL CON SEDE EN EL CANTON RIOBAMBA CITACION JUDICIAL

Juicio. No. 06335-2021-03587

Citese con un extracto de la demanda y este auto al presunto desaparecido VICTOR HUGO VALLADARES VALLEJO, se les hace saber que mediante el correspondiente sorteo de causas ha correspondido a esta judicatura el conocimiento del Juicio: declaración de muerte presunta Nro. 06335-2021-03587, seguido por: CEVALLOS RODRIGUEZ MARIA ESTHER, cuyo extracto de la demanda y su respectiva providencia, es como sigue.

ACTOR: CEVALLOS RODRIGUEZ MARIA ESTHER

DEMANDADO: PRESUNTO DESAPARECIDO VICTOR HUGO VALLADARES VALLEJO

ACCION: DECLARATORIA DE MUERTE PRESUNTA.

CUANTIA: Indeterminada

JUEZA: AB. GERMAN LEMA COLCHA

EXTRACTO:

1. Del acta de inscripción de matrimonio que acompaño, vendrá en su conocimiento, que con fecha 24 de abril de 2009, contraí matrimonio, con el señor Victor Hugo Valladares Vallejo, hecho realizado, en la parroquia San Luis del cantón Riobamba, provincia de Chimborazo. Tomo 1, pág. 12, Acta 12. Dentro del matrimonio hemos procreado tres hijos que responden a los nombres de: Maria José Valladares Cevallos, Paulina Monserrath Valladares Cevallos, y Juan Pablo Valladares Cevallos. Para conocimiento de su Señoría, incorpore las inscripciones de nacimiento de mis citados hijos.
2. Nuestro hogar lo tenemos en el inmueble ubicado en las calles Juan Bautista No 7 y Dionisio de Alcedo, barrio Tierra Nueva de esta ciudad de Riobamba, en el cual habitamos en unión de nuestros hijos, desde hace aproximadamente unos 17 años.
3. Los fines de semana; esto es, desde el día viernes hasta el día domingo, teníamos por costumbre viajar a la parroquia de Pungalá, a visitar a mi suegra señora Gloria Mercedes Vallejo Arias, pernoctando en el inmueble de su propiedad, desde nuestra llegada, hasta el día domingo que retornábamos a nuestro domicilio en esta ciudad de Riobamba, ya indicado.
4. El día viernes 10 de abril de 2015, como de costumbre, mi recordado cónyuge, viajó, esta vez solo, a la parroquia Pungalá, por cuanto mis hijas estaban, la una preparándose para hacer su primera comunión; y mi otra hija la confirmación, y justamente ese fin de semana tenían repaso para la realización de la ceremonia de estos actos religiosos.

5. Al retornar a mi hogar, me percaté que mi conyuge ya había viajado el citado día viernes 10 de abril de 2015, por la tarde a la parroquia Pungalá donde su madre, como era nuestra costumbre todos los fines de semana.
6. El día domingo 12 de abril de 2015, en la mañana, mi cónyuge llamó a mi hija Paulina que en ese entonces frisaba los nueve años, escuchándole que decía que ese día por la tarde iba a estar en casa, contestándole mi hijita bueno papá vendrá pronto. Y se despidió, No pude hablar con él por cuanto me encontraba bañándome.
7. Llegada la tarde le estuvimos esperando en nuestro hogar, pero no llegó; ante esto le llamé a mi suegra y me contesto que estaba en la plaza de Pungalá, con un grupo de amigos; que estaba tomando, manifestándole que por favor que en cuanto pueda le vaya a ver y le mande en el turno que solamente hay hasta las cuatro y media a cinco de la tarde, que es el último de los turnos a Riobamba, por cuanto me quedaba al cuidado mi pequeño hijo de once meses; fue la única llamada que le hice a mi suegra.
8. Mi suegra le ha ido a ver y ya no la había encontrado en la plaza, ha pensado que había cogido el turno y había venido a la casa. Mientras tanto yo creí se había ido donde mi suegra y se encontraba allí descansando.
9. Mi suegra me narró, que a eso de las cuatro a cuatro y media de la tarde, mi cónyuge se encontraba en una tienda en Pungalá; que tres chicos menores de edad le habían solicitado que fueran al río Chambo, y les enseñe a nadar porque querían ingresar a la Escuela de la ESFORCE, perteneciente al Ejército. Mi esposo ya tomado, había bajado con los muchachos a ese sitio con el fin de enseñarles a nadar. Como ya ha estado tomado, había ingresado vestido a nadar; ingresa al río y cruza a la otra orilla sacando una botella seguramente de licor y procede a beber; nuevamente regresa nadando a la orilla donde estaban los chicos. Aquí se saca la ropa y se queda en bóxer y bivió y por tercera vez se vuelve a meter en el agua que según los chicos ya estaba crecido y ven que le lleva la corriente y que aún nadaba, pero se alejaba. Entre el puente de Licto y Pungalá, en el río existe una piedra grande justo en la mitad; dicen que allí se ha parado; les ha hecho señas dando a entender que se lleven la ropa al sitio donde se encontraba; toman la ropa y se van por un chaquiñán a darle el encuentro. Al llegar al sitio, ven que ya no se encontraba mi cónyuge; siendo la última vez que los chicos le vieron a mi esposo, de allí no se sabe si salió, sufrió algún quebranto en su salud, hipotermia por lo gélido de sus aguas, sin saber qué paso con mi cónyuge.
10. Mi cuñada Patricia Valladares, me llama a eso de las diez de la noche, llorando y me dice Mary mi hermano se ha ido en el río estamos aquí en el puente buscándole, pero no asoma, véngase de urgencia: Me fui donde mi papá y le conté que Víctor se había ido en el río y no sé qué pasaría; llegué a Pungalá esa noche aproximadamente a las diez y media de

la noche, en donde todos los moradores de Pungalá, y de las comunidades, por conocerle a mi suegra, habían estado con linternas y los celulares buscándole, gritándole destacándose la obscuridad del lugar, sin resultado alguno. Esa noche llegaron los bomberos, criminalística, quienes indicaron que no podían hacer nada por el temporal ya que llovía copiosamente y que retornarían al día siguiente a las seis de la mañana, para continuar con la búsqueda.

11. Me quedé a pernoctar donde mi suegra. Al día siguiente vinieron los bomberos, la ambulancia, Criminalística, luego llegó la Policía y el Ejército. Desde esta hora empezaron la búsqueda por el río y por tierra, sin resultado positivo.
12. Mi recordado conyuge era militar retirado, laboraba en Inteligencia del Ejército, por ello, en esa semana, llegaron los hombres ranas de la ciudad de Latacunga y de Quito y procedieron a su búsqueda, misma que se extendió por dos semanas por el río, sin resultado.
13. Llegaron tres perros de Canadá, entrenados para rastreo de cuerpos, lo hicieron por una semana, también sin ningún resultado positivo.
 - 13.1. También se hizo presente un helicóptero, monitoreándole por una semana, también sin ningún resultado.
14. La búsqueda se realizó hasta la Represa del Agoyan, en donde existe una rejilla, lugar donde quedan atrapados cuerpos de animales y objetos que lleva el río, pero tampoco se encontró su cuerpo.
15. La búsqueda se extendió hasta el Oriente con los militares nativos de la región, quienes poseen habilidades para la búsqueda.
Toda esta búsqueda fue infructuosa desgraciadamente, ya que nunca pudimos dar con su paradero.

DE LAS GESTIONES REALIZADAS

De la investigación policial

- I. Ante este acontecimiento luctuoso, puse en conocimiento de Fiscalía General del Estado, de esta Ciudad, la desaparición ocurrida el día 12 de abril de 2015, aproximadamente a las 16H30, iniciándose la correspondiente investigación, Acto Administrativo signado con el No. 2471-AA-OP-32, y que refiere con la desaparición del señor Víctor Hugo Valladares, quien había sido visto por última vez el 12 de abril de 2015, en el sector de Pungalá, cantón Riobamba, provincia Chimborazo,

2. Con oficio-01518-FGE-SAI, la señorita Secretaria de Fiscalía S.A.I., informa: Poniendo en antecedente que con fecha 12 de abril de 2015, la Fiscalía de Actuaciones Administrativas dio inicio al Acto Administrativo signado con el No. 2471-AA-DP-32 relacionado con el reporte de desaparición del señor VICTOR HUGO VALLADARES quien habría sido visto por última vez, el 12 de abril de 2015 en el sector de Pungafá perteneciente a esta ciudad de Riobamba, provincia de Chimborazo, sin que hasta la presente fecha se hubiere logrado su localización, por lo que actualmente se continúa con la correspondiente investigación. Recauado que para su conocimiento acompaño.
3. Para demostrar que se realizó las investigaciones por parte de Fiscalía y Policía, además de las ya indicadas, acompaño a esta mi demanda, el oficio No. 0346-1FGE-SAI, por el que la Fiscalía de Chimborazo, resumidamente da a conocer que dicha Institución continúa con la sustanciación de la investigación por la presunta desaparición del ciudadano VICTOR HUGO VALLADARES VALLEJO, C.C. 060311712-B, dentro del Acto Administrativo No. 2471-AA-DP-32, que contiene 30 cuerpos de la investigación propiamente dicha.
De lo que se colige que, hasta la presente fecha, no se ha dado con el paradero de mi cónyuge.
4. Durante esta penosa búsqueda tomé varias fotos, de las actividades realizadas con el propósito de dar con el paradero de mi cónyuge, entre ellas de las realizadas por las instituciones antes detalladas; entre ellas, el cartel de Ayúdanos a Encontrarlo en el cual consta la foto de mi cónyuge, sus características, y que fue visto por última vez en el río Chambo, sector parroquia Pungafá, playa de la Subestación de la Central Eléctrica de Añao, y que incorporo para mayor ilustración de su Autoridad.
5. Certificado otorgado por la Empresa Eléctrica Riobamba S.A., por el que se conoce que mi cónyuge en el periodo 2016-2021, no ha obtenido medidor de luz, no es cliente.
6. Publicación realizada por el diario El Comercio con el título HOMBRE QUE DESAPARECIÓ ES RASTREADO EN EL RIO PASTAZA, Búsqueda que realiza el 14 de mayo de 2015 realizada por los rescatistas del Grupo de Operaciones Especiales de la Dinased y del Cuerpo de Bomberos del cantón Baños de Agua Santa, en las torrentosas aguas del río Pastaza y la represa Agoyán, ubicadas en el oriente de la provincia de Tungurahua. La gobernadora de Tungurahua, indica que el cuerpo de Víctor V de 37 años, es buscado desde el 12 de abril del 2015. La funcionaria comentó que el hombre desapareció mientras se bañaba en las aguas del río Chambo en la parroquia Pungafá del cantón Riobamba, en Chimborazo.
7. Certificado No. MREMH-CZ3-2021-04082, otorgado por el Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, de fecha 6 de diciembre de 2021, con el que demuestro que mi cónyuge señor Víctor Hugo Valladares Vallejo, con C.C. No. 060311712-B, NO registra salida del Ecuador y no consta en el Registro Consular en el Exterior.

PROVIDENCIA:

Riobamba, miércoles 9 de febrero del 2022, las 12h48, VISTOS.- Agreguese al proceso al escrito que antecede. Por cuanto la accionante ha dado cumplimiento a lo ordenado en el auto inmediato anterior, se dispone PRIMERO La demanda presentada por la señora MARIA ESTHER CEVALLOS RODRIGUEZ, de declaratoria de presunción de muerte del ciudadano VICTOR HUGO VALLADARES VALLEJO, reúne los requisitos determinados en los Arts. 142 y 143 del Código Orgánico General de Procesos (COGEP), en consecuencia se la acepta al trámite previsto en el parágrafo 3ro. del Título II del Código Civil que trata de la presunción de muerte por desaparecimiento, se la califica y admite a trámite mediante procedimiento ordinario, en concordancia con el Art. 334 del COGEP.- SEGUNDO Cítese con un extracto de la demanda y este auto al presunto desaparecido VICTOR HUGO VALLADARES VALLEJO, en la forma establecida en la regla segunda del Art. 67 del Código Civil, por TRES veces en el Registro Oficial, y en uno de los periódicos de mayor circulación que se editan en esta ciudad de Riobamba y uno a nivel nacional. Las citaciones deberán hacerse con intervalos de por lo menos un mes entre cada dos citaciones, una por la prensa y una en el Registro Oficial. Por secretaría confíerese el correspondiente extracto.- La parte actora brinde las facilidades que el caso amerite para su cumplimiento.-

TERCERO.- Cuéntese en la sustanciación de esta causa con la Unidad Especializada en Investigación de Personas Desaparecidas de la Fiscalía General del Estado, quien podrá exigir la presentación de las pruebas que creyere necesario.

CUARTO.- PRUEBA Tómese en cuenta todos los anuncios de prueba propuesto por el accionante en su demanda, dichos anuncios pueden ser contradecidos de conformidad al inciso segundo del artículo 151 del Código Orgánico General de Procesos. Se les recuerda a las partes procesales que la ADMISIBILIDAD de los medios probatorios anunciados y proveídos se la verificara de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 160 del Código Orgánico General de Procesos.-

QUINTO.- DOCUMENTOS AL PROCESO Agreguese al proceso la documentación adjunta a la misma.-

SEXTO.- CUANTÍA Téngase en cuenta la cuantía fijada.-

SEPTIMO.- NOTIFICACIONES Y CASILLA JUDICIAL Continúese notificando a la parte actora en la casilla judicial electrónica y correo electrónico señalados para recibir notificaciones.-

OCTAVO.- OTRAS DISPOSICIONES En aplicación a la Resolución interpretativa No. 07-2015, de fecha 10 de junio del 2015, emitida por la Corte Nacional de Justicia del Ecuador, en el Art. 5 establece que el impulso del proceso corresponde a las partes y la omisión de esta carga procesal no es atribuible a la o el juzgador.-

NOVENO.- SECRETARIO ACTUANTE: Actúe en la presente causa el Abg. Ramiro Vinueza en calidad de secretario titular.- CÍTESE, NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE.-

Lo que comunico a usted(es), para los fines legales pertinentes

Riobamba, 17 de Febrero del 2022


Ab. Ramiro Vinuesa
SECRETARIO



(3ra. publicación)

**UNIDAD JUDICIAL MULTICOMPETENTE CON SEDE EN EL
CANTÓN ANTONIO ANTE**

Antonio Ante, 14 de marzo del 2022
Oficio Nro.0229-2022 UJMAA

Señor (a):
REGISTRO OFICIAL
Ciudad.-

Reciba un atento y cordial saludo, el motivo de la presente es para poner en su conocimiento que dentro de la causa Nro. 10309-2021-00175, seguida en contra de POMASQUI CÁCERES ANTONIO, mediante Auto de fecha viernes 4 de marzo del 2022, a las 14h38, se ha dispuesto lo siguiente:

PROVIDENCIA EN SU PARTE PERTINENTE
UNIDAD JUDICIAL MULTICOMPETENTE CON SEDE EN EL CANTÓN ANTONIO ANTE. Antonio ante, lunes 7 de marzo del 2022, a las 12h56.

“Incorpórese al proceso No. 10309-2021-00175, el escrito presentado por Edison Fernando Pomasqui Limaico. Atento al mismo, ofíciase a la institución indicada conforme a lo solicitado por el compareciente. Para el efecto se dispone que la parte interesada preste las facilidades que correspondan a fin de que se dé cumplimiento con la diligencia antes solicitada.-NOTIFÍQUESE.”

ESCRITO EN SU PARTE PERTINENTE:

“...Conforme consta de auto 4 de enero del 2022 las 13h06 su autoridad ha dispuesto citar a mi padre el Sr. JOSÉ ANTONIO POMASQUI CÁCERES, mediante tres publicaciones en el Registro Oficial, para cuyo fin no es suficiente el extracto de publicación, solicito por lo tanto se sirva remitir atento oficio dirigido al registro Oficial para que procedan con la respectiva publicación de conformidad a derecho y por así requerirlo la institución pública antes mencionada”

Lo que comunico a usted, a fin de que se sirva dar cumplimiento a lo dispuesto.

Muy atentamente,

Dra. Lorena Ferigra
**SECRETARIA DE LA UNIDAD JUDICIAL MULTICOMPETENTE CON
SEDE EN EL CANTÓN ANTONIO ANTE**

UNIDAD JUDICIAL MULTICOMPETENTE DEL CANTÓN ANTONIO ANTE

CITACION JUDICIAL

AL SEÑOR JOSE ANTONIO POMASQUI CACERES, SE LES HACE SABER QUE DENTRO DEL JUICIO ORDINARIO – DECLARACIÓN DE MUERTE PRESUNTA SIGNADO CON EL N° 10309 2021 00175 QUE SE TRAMITA EN SE HA ORDENADO LO SIGUIENTE:

EXTRACTO

ACTOR: EDISSON FERNANDO POMASQUI LIMAICO
DEMANDADO: JOSE ANTONIO POMASQUI CACERES
OBJETO Y MATERIA DE LA DEMANDA: DECLARACIÓN DE MUERTE PRESUNTA
TRAMITE: ORDINARIO
CUANTIA: INDETERMINADA
DOMICILIO JUDICIAL DEL ACTOR: correo electrónico marcelocalderon09@hotmail.com del Dr. Marcelo Calderón
JUEZ DE LA CAUSA: DR. SEGUNDO MENDEZ CRIOLLO JUEZ DE LA UNIDAD JUDICIAL MULTICOMPETENTE DEL CANTÓN ANTONIO ANTE.
SECRETARIA: DRA. LORENA FERIGRA MINA.

AUTO:

UNIDAD JUDICIAL MULTICOMPETENTE DEL CANTÓN ANTONIO ANTE DE IMBABURA. Antonio Ante, martes 4 de enero del 2022, a las 13h06.

VISTOS: En mi calidad de Juez de la Unidad Judicial Multicompetente de Imbabura con asiento en el Cantón Antonio Ante. En lo principal. Por cumplido el auto de sustanciación inmediato anterior, asumo la competencia sobre la demanda de DECLARATORIA DE MUERTE PRESUNTA, presentada por EDISON FERNANDO POMASQUI LIMAICO, en contra de JOSÉ ANTONIO POMASQUI CACERES, para lo cual es necesario realizar las siguientes consideraciones:

PRIMERA.- CALIFICACIÓN.- La solicitud que antecede, toda vez que se ha cumplido con lo ordenado en el auto de sustanciación anterior, cumple con los requisitos legales generales y especiales que son aplicables al caso establecidos en los artículos 142 y 143 del Código Orgánico General de Procesos (COGEP), por lo que se califica y admite a trámite mediante procedimiento ordinario que le corresponde de conformidad con lo que determina el Art. 289 del citado Código.

SEGUNDO.- CITACIÓN.- Cítese con la demanda, este auto de sustanciación y más documentación de ser pertinente, al ciudadano JOSÉ ANTONIO POMASQUI CACERES, mediante las publicaciones que deberá hacerse por tres veces en el Registro Oficial, y en un diario de amplia circulación nacional, con intervalo de un mes entre cada dos citaciones; de conformidad al Art. 67 numeral 2 del Código Civil Vigente. A la persona demandada se le dará a conocer la obligación que tiene de señalar casillero judicial y electrónico. De acuerdo a lo previsto en el artículo 291 ibidem, la demandada tiene el término de treinta (30) días, para que conteste la demanda en la forma establecida en el artículo 151 del mismo cuerpo normativo.

TERCERO.- GENERALIDADES.- Téngase en cuenta la Cuantía fijada, el Casillero Judicial, el correo electrónico y la autorización conferida a su Abogado Defensor, para recibir futuras notificaciones que le correspondan dentro de la circunscripción de esta Judicatura. Cuéntese con la Dra. Lorena Ferigra, en calidad de Secretaria titular de este despacho.- NOTIFÍQUESE, CÍTESE Y CUMPLASE.-

Lo que CITO a usted para los fines de ley.

Antonio Ante, 21 de Enero del 2022



DRA. LORENA FERIGRA MINA
SECRETARIA DE LA UNIDAD JUDICIAL MULTICOMPETENTE DEL CANTON ANTONIO ANTE.

(2da. publicación)

**UNIDAD JUDICIAL CIVIL CON SEDE EN EL
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO-COGEPI-ÑAQUITO**

Oficio No. 0202-2022-DA-UJCQDMI-COGEPI.-
Quito; 19 de Abril del 2022.-
CASILLA JUDICIAL 1958.-

Señores

REGISTRÓ OFICIAL.-

Presente.-

Dentro del Juicio Especial No. 17230-2015-12969, hay lo que sigue:

UNIDAD JUDICIAL CIVIL CON SEDE EN LA PARROQUIA ÑAQUITO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, PROVINCIA DE PICHINCHA.-Quito, lunes 18 de Abril del 2022, a las 16h11.- **VISTOS:** Por corresponder al estado del proceso se considera: PRIMERO.- En relación al archivo solicitado por el actor Dr. Ángel Salomón Núñez Mayorga en su calidad de Gerente General y Representante Legal de PRENUZCONSULTING S.A., contenido en escrito de 12-04-2022 se considera: El PEDIDO DE ARCHIVO DEFINITIVO ha sido presentado de forma voluntaria por el actor bajo el fundamento de que el demandado señor PABLO ANDRES PAZMIÑO VELASCO ha cancelado la deuda.- Por las consideraciones expuestas, la suscrita RESUELVE:, en este proceso se dispone REHABILITAR al presunto fallido señor PABLO ANDRES PAZMIÑO VELASCO con cédula de ciudadanía No. 1712256724, ordenándose las siguientes diligencias; hágase conocer al público del particular por la Prensa y en el Registro Oficial, por una sola publicación.- Ordénese que se cancelen todas las medidas cautelares reales o personales que fueron decretadas en auto inicial, en consecuencia: Oficiese a la Dirección de Migración Gerencia de Proyectos de Fortalecimiento Institucional de las Unidades de Control Migratorio, para que se deje sin efecto la orden de que el demandado señor PABLO ANDRES PAZMIÑO VELASCO con cédula de ciudadanía No. 1712256724, se ausente del territorio nacional.- Oficiese con este auto, a los señores Notarios y Registradores de la Propiedad y Mercantil de este Cantón, Contralor General del Estado, Superintendencia de Bancos y Seguros, Superintendencia de Compañías, Consejo Nacional Electoral, Director Nacional de Registro Civil, Cedulación e Identificación; haciéndoles saber esta rehabilitación.- Una vez cumplido, se ordena el archivo del proceso.- Actúe Abg. Diego Acuña en calidad de secretario.- NOTIFÍQUESE, OFÍCIESE, CÍTESE y CÚMPLASE.-f).-**DRA. ANA KARINA TORRES RECALDE, JUEZA.-**

Lo que le comunico para los fines de ley correspondientes.-

AB. DIEGO ALEJANDRO ACUÑA NARANJO

SECRETARIO





Ing. Hugo Del Pozo Barrezueta
DIRECTOR

Quito:
Calle Mañosca 201 y Av. 10 de Agosto
Telf.: 3941-800
Exts.: 3131 - 3134

www.registroficial.gob.ec

El Pleno de la Corte Constitucional mediante Resolución Administrativa No. 010-AD-CC-2019, resolvió la gratuidad de la publicación virtual del Registro Oficial y sus productos, así como la eliminación de su publicación en sustrato papel, como un derecho de acceso gratuito de la información a la ciudadanía ecuatoriana.

"Al servicio del país desde el 1º de julio de 1895"

El Registro Oficial no se responsabiliza por los errores ortográficos, gramaticales, de fondo y/o de forma que contengan los documentos publicados, dichos documentos remitidos por las diferentes instituciones para su publicación, son transcritos fielmente a sus originales, los mismos que se encuentran archivados y son nuestro respaldo.