

Oficio No. SA - POL-PLA-2019-3656
DM Quito, 06 AGO 2019
Ticket GDOC N° 2019- 081623

Señor
Juan Manuel Carrión
Presidente de la Comisión de Ambiente
Concejo Metropolitano de Quito
Venezuela y Chile
3952300
Presente.-

Asunto: Informes sobre el Proyecto de Ordenanza Metropolitana para la descarbonización paulatina del transporte en el DMQ y Proyecto de Ordenanza Metropolitana para la disminución de plástico en el DMQ

De mi consideración:

En respuesta al oficio No. SGC-0225 (GDOC: 2019-075919) donde solicita un informe sobre el proyecto de Ordenanza Metropolitana para la disminución de plástico en el DMQ y al oficio No. SGC-0227 (GDOC: 2019-081623) en el cual se requiere un informe para el proyecto de Ordenanza Metropolitana para la descarbonización paulatina del transporte en el DMQ, se adjunta al presente oficio ambos informes técnicos donde se generan observaciones y sugerencias que pueden ser referencia ante la Comisión de Ambiente que fortalecerán los proyectos normativos antes referenciados.

Agradezco de antemano por su atención a la presente.

Atentamente,


Ab. Marianella Irigoyen Bonilla
SECRETARIA DE AMBIENTE
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

ACCIÓN	RESPONSABLE	SIGLA UNIDAD	FECHA	SUMILLA
Elaboración	D. Bonilla	SA-POL	2019-08-06	
Revisión:	L. Salazar Gómez	SA-POL	2019-08-06	
Revisión:	L. Andrade Marín	SA	2019-08-06	

Ejemplar 1: Sr. Juan Manuel Carrión, Presidente de la Comisión de Ambiente
Ejemplar 2: SA Expediente SISCON
Digital Archivo Auxiliar numérico
Ejemplar 3: Abg. Carlos Alomoto Rosales, Secretario General de Concejo Metropolitano de Quito, Venezuela y Chile, Palacio Municipal, GDOC: 2019- 113310

**INFORME DE REVISIÓN AL PROYECTO DE ORDENANZA
METROPOLITANA PARA LA DESCARBONIZACION PAULATINA DEL
TRANSPORTE Y FOMENTO DEL TRANSPORTE CON TECNOLOGIA
LIMPIA EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

1. Antecedentes

1.1. Histórico

Durante el año 2017 se realizaron gestiones en el Ministerio de Hidrocarburos y Petrocomercial para solicitar la distribución de un combustible de mejor calidad para el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) con el fin de asegurar una actualización de las normas de emisiones que rigen en el DMQ. De esta manera, se podría asegurar un mejoramiento en la calidad de aire de la ciudad con los consecuentes beneficios en la salud de las personas así como disminuir la contribución de la ciudad hacia la huella de carbono que acelera el cambio climático en la ciudad. Dadas las dificultades de asegurar este mejoramiento de los combustibles, se decidió analizar alternativas tales como la promoción de la movilidad cero emisiones a través de vehículos eléctricos o en menor medida de hidrógeno que están en pleno desarrollo.

Durante el año 2018, a través del trabajo conjunto principalmente de la Secretaría de Movilidad y la Ambiente, se realizaron mesas de trabajo con el fin de generar la propuesta normativa desde el marco normativo competente al municipal. Se trabajó con el fin de esquematizar un plan de incentivos que fomenten tanto la transición hacia tecnologías limpias así como la promoción de instalación de infraestructura de recarga rápida. Se consultó a la EEQ la factibilidad de instalación de acuerdo a la infraestructura eléctrica existente. Además se incluyó el tema de gestión de baterías de acuerdo al principio de responsabilidad extendida promovido por el Ministerio del Ambiente, dado que es el componente de mayor complejidad e impacto ambiental si no son correctamente manejadas. Adicionalmente, esta propuesta fue tratada a través de la Comisión de Movilidad.

En el mes de mayo de 2018 se realizó un evento de socialización donde se invitaron a actores locales y nacionales como la Academia (EPN-CCICEV, UPS, USFQ, entre otros), Proveedor de Energía Eléctrica, Gremios de transporte público y comercial (taxis), Asociaciones de vehículos en el Ecuador (AEADE, CINAE), Entidades Gubernamentales Nacionales (Ministerios, ARCONEL), ONG's (GIZ, B4Future) y entidades municipales con el fin de acoger observaciones o recomendaciones.

El 13 de diciembre de 2018, la propuesta de Ordenanza fue discutida en primer debate en el Concejo Metropolitano de Quito donde fue aprobada para ser revisada en segundo debate con observaciones relacionadas con mejorar incentivos, establecer un cronograma de recambio de flota municipal hacia vehículos cero emisiones.

Posteriormente, se organizaron mesas de trabajo a nivel municipal y a través de la Comisión de Movilidad para encontrar nuevos incentivos que podría incluirse en la propuesta normativa. Para ello se solicitó la presencia del equipo técnico además del

15

jurídico de instituciones como la Secretaría de Movilidad, EPMMOP-Q, AMT, Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, a la cual a su vez se solicitó un cronograma tentativo de reemplazo de unidades a diésel por nuevas cero emisiones.

El día 7 de febrero de 2019, se realizó el segundo debate en el Concejo Metropolitano del DMQ. En el mismo se generaron nuevamente observaciones a los incentivos para encontrar nuevos incentivos, y articular la propuesta normativa al Plan Parcial del Centro Histórico para viabilizar la propuesta de lograr un Centro Histórico Libre de Emisiones. Para ello se suspendió la sesión y se dispuso que la propuesta normativa sea tratada en Comisión de Ambiente para encontrar nuevos incentivos.

En la Resolución No. C-105 de 07 de febrero de 2019 se dio a conocer esta decisión así como la necesidad de revisar incentivos, considerar el Plan del Centro Histórico así como la reorganización de rutas de transporte público dentro de la propuesta normativa.

Con fecha 9 de abril de 2019, se trató en Comisión de Ambiente la disposición realizada en Segundo Debate. En esta sesión de trabajo no se realizó ningún compromiso formal más que sugerir a la Comisión de Ambiente que sea la encargada de realizar mesas de trabajo para encontrar nuevos incentivos a ser incluidos en la propuesta normativa.

Mediante acta resolutive No. 002 de la sesión ordinaria de la Comisión de Ambiente del jueves 6 de junio de 2019, se solicita a la Secretaría de Ambiente la elaboración de un informe con lo dispuesto en la Resolución No. C-105 del 07 de febrero de 2019.

Para la construcción de esta ordenanza los principales actores se mencionan a continuación:

Actores municipales involucrados en la construcción de la propuesta normativa

- Secretaría de Ambiente
- Secretaría de Movilidad
- EPMMOP-Q
- Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito
- Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda
- Agencia Metropolitana de Tránsito

Actores participantes en socializaciones y revisión

- Concejo Metropolitano de Quito /Comisiones de Movilidad y Ambiente
- Gremios de transporte público y comercial
- Concesionarias de vehículos que cuenten con modelos cero emisiones
- Empresa Eléctrica Quito
- CCICEV-EPN

1.2. Normativa Aplicable

Que, la Constitución de la República del Ecuador en su artículo 14 consagra “(...) el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *sumak kawsay*;

Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados.”;

Que, la Constitución reconoce como un derecho fundamental de las personas, en el artículo 66 numeral 27: “El derecho a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado, libre de contaminación y en armonía con la naturaleza.”;

Que, la Constitución, establece en su artículo 72, inciso segundo, que el Estado debe establecer mecanismos eficaces y medidas adecuadas para eliminar o mitigar las consecuencias ambientales nocivas.

Que, el artículo 83 numeral 6 de la norma *ibídem* obliga a los ecuatorianos a: “Respetar los derechos de la naturaleza, preservar un ambiente sano y utilizar los recursos naturales de modo racional, sustentable y sostenible.”;

Que, el artículo 226 de la Constitución, dispone a las instituciones estatales, organismos, dependencias y servidores públicos que integran la administración pública, ejercer de forma exclusiva las competencias y facultades que le otorgan la Constitución y la ley; teniendo como deber el coordinar acciones que permitan el pleno goce y ejercicio de los derechos consagrados por la Norma Suprema;

Que, el artículo 227 de la Norma Suprema señala que la administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación;

Que, el artículo 238 de la norma *ibídem* señala: “Los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. (...)”;

Que, los artículos 264 y 266 de la Constitución, determinan que los gobiernos municipales y los gobiernos de los distritos metropolitanos tendrán competencia exclusiva para: “Planificar, construir y mantener la viabilidad urbana; Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”;

Que, el artículo 396 de la Constitución prevé “El Estado adoptará las políticas y medidas oportunas que eviten los impactos ambientales negativos, cuando exista certidumbre de daño. En caso de duda sobre el impacto ambiental de alguna acción u omisión, aunque no exista evidencia científica del daño, el Estado adoptará medidas protectoras eficaces y oportunas.”;

Que, el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización (COOTAD) establece en su artículo 4 literal d) que es fin de los gobiernos autónomos descentralizados: “La recuperación y conservación de la naturaleza y el mantenimiento de medio ambiente sostenible y sustentable”;

Que, el artículo 5 del COOTAD que trata de la autonomía de los gobiernos autónomos descentralizados prescribe que: “La autonomía política, administrativa y financiera de los gobiernos autónomos descentralizados y regímenes especiales prevista en la Constitución comprende el derecho y la capacidad efectiva de estos niveles de gobierno para regirse mediante normas y órganos de gobierno propios, en sus respectivas circunscripciones territoriales, bajo su responsabilidad, sin intervención de otro nivel de gobierno y en beneficio de sus habitantes. Esta autonomía se ejercerá de manera responsable y solidaria. En ningún caso pondrá en riesgo el carácter unitario del Estado y no permitirá la secesión del territorio nacional. (...)”;

Que, en concordancia normativa con la Constitución, el COOTAD en sus artículos 55 literal f), 73, 84 literal q), 85, y, 130, determina como competencia exclusiva de los gobiernos distritales autónomos descentralizados la planificación, regulación y control del tránsito y transporte terrestre dentro de su territorio;

Que, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), establece en su artículo 2 que el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización, interculturalidad e inclusión a personas con discapacidad, la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables;

Que, la LOTTTSV en su artículo 30.4 señala que: “Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar (...)”;

Que, el artículo 30.5 ibídem establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán competencias, entre otras: “c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes,

transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector; d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón;"

Que, el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el artículo 29 dispone que: "(...) los Gobiernos Autónomos Descentralizados ejercerán las competencias en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial señaladas en la Ley, una vez que las asuman de conformidad con el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y demás normas aplicables.";

Que, el mismo cuerpo normativo en su artículo 40 prescribe "Art. 40.- El transporte terrestre de personas y bienes es un servicio esencial que responde a las condiciones de: MEDIO AMBIENTE.- El estado garantizará que los vehículos que ingresan al parque automotor a nivel nacional cumplan con normas ambientales y promoverá la aplicación de nueva tecnologías que permitan disminuir la emisión de gases contaminantes de los vehículos";

Que, la Ley de Eficiencia Energética en su artículo 14 sanciona "(...)El Gobierno Nacional a través de los ministerios competentes, crearán un plan de chatarrización para los vehículos de trabajo de personas naturales y del transporte público que salgan de servicio y que se reemplacen por vehículos de medio motriz eléctrico. Los GAD podrán en el ámbito de sus competencias establecer planes de chatarrización. A partir del año 2025 todos los vehículos que se incorporen al servicio de transporte público urbano e interparroquial, en el Ecuador continental, deberán ser únicamente de medio motriz eléctrico. En el caso de la región Insular, esta medida será evaluada por el CNEE"

Que, el mismo cuerpo normativo en su disposición transitoria segunda prescribe "Segunda.- Por un período de 10 años a partir de la vigencia de esta Ley, los gobiernos autónomos descentralizados municipales deberán establecer incentivos para fomentar el uso de vehículos eléctricos y facilitar su circulación, pudiendo implementarse medidas tales como la excepción a las restricciones de circulación por congestión".

Que, el mismo cuerpo normativo en su disposición reformativa segunda menciona: "Segunda.- A continuación del artículo 43 de la Ley Orgánica de Servicio Público de Energía Eléctrica incorporase el siguiente Artículo Innumerado:

"Artículo (...) Comercialización de electricidad para carga de vehículos.- El servicio de carga de vehículos eléctricos podrá ser ofrecido por personas naturales o jurídicas habilitadas mediante la firma de un Contrato de Comercialización de Energía Eléctrica para Carga de Vehículos suscrito con las Empresas Eléctricas de Distribución, que estará sujeto a las condiciones jurídicas y técnicas establecidas por la ARCONEL mediante Regulación pertinente.

El costo de carga será fijado por el proveedor del servicio, limitado a un valor máximo establecido por la ARCONEL en los estudios tarifarios"".

Que, el Código Orgánico Ambiental expedido mediante Registro Oficial No. 983 del 12 de abril de 2017 en su Título V capítulo III menciona la gestión integral de residuos y desechos peligrosos y especiales incluyendo las responsabilidades del generador.

Que, el Reglamento al Código Orgánico Ambiental expedido el 21 de mayo de 2019, en su Libro Tercero, Capítulo III dicta los procedimientos al manejo de residuos peligrosos.

Que, en el mismo cuerpo normativo en el Libro Tercero en su Título VIII establece los procedimientos para ejecutar responsabilidad extendida del productor.

Que, la Resolución No. 016-2019 del Comité de Comercio Exterior reforma el Arancel del Ecuador con el fin de incentivar la inversión y cambio hacia la motorización eléctrica.

Que, el Código Metropolitano 2019 en su artículo art. IV 2.276, numeral 11, señala que la Secretaría de Movilidad y Secretaría de Ambiente, en el ámbito de sus atribuciones, promoverán, impulsarán y fomentarán el uso de vehículos limpios.

Que, el Código Metropolitano 2019, en su Título VI, contempla el Régimen de funcionamiento del sistema de estacionamientos y terminales terrestres del Distrito Metropolitano de Quito, donde se establece el uso, tarifas, atención prioritaria, determinación de señalética, entre otros conceptos, de los mismos;

Que, el mismo cuerpo normativo en su artículo art. IV.2.105 dispone que: “Se sujetarán a las disposiciones del presente Título las Operadoras legalmente constituidas y autorizadas a la prestación del servicio, con sus Conductores o Conductoras, para la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi, convencional y ejecutivo, dentro del Distrito Metropolitano de Quito, los usuarios del servicio, así como los proveedores de vehículos, taxímetros, sistemas de control y aplicativos móviles; y, autoridades metropolitanas en el ámbito de sus competencias”.

Que, el mismo cuerpo normativo en su artículo art. IV.2.107, señala que: “Artículo IV.2.107.- La Secretaría responsable del ambiente en coordinación con la Secretaría responsable de la movilidad, determinarán un esquema de incentivos para reconocer a las Operadoras que hayan habilitado dentro de su flota vehículos eléctricos o vehículos que generen cero emisiones, en reconocimiento a los beneficios socio ambientales derivados de la reducción de emisiones y reducción de ruido. Este reconocimiento podrá hacerse a través de condecoraciones y/ o reconocimientos públicos conforme las ordenanzas vigentes.

El Alcalde Metropolitano dispondrá a las unidades administrativas correspondientes, el análisis de los incentivos económicos o descuentos en tasas por servicios, a los que

podrán acceder los Operadores que hayan habilitado dentro de su flota vehículos eléctricos o vehículos que generen cero emisiones”.

Que, el Código Municipal en su Artículo IV.2.341 dicta: “Artículo IV.2.341.- Promoción ambiental.- El Administrador del Sistema establecerá un plan de incentivos que prevea, entre otros, la circulación en sitios de tratamiento especial y con alta demanda, a los operadores del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros que adquieran vehículos que utilicen energía alternativa amigable con el medio ambiente.

En el Subsistema de Transporte Metrobús Q, para las unidades de capacidad intermedia que operan en las rutas troncales, se dará prioridad a la adquisición de vehículos que utilicen energía alternativa amigable con el medio ambiente”.

Que, Es necesario promover el uso de nuevos vehículos y tecnologías amigables al medio ambiente, cuidando regular de manera racional la oferta de servicios de transporte terrestre público y comercial de conformidad a la demanda existente y necesidades de la ciudad.

2. Objetivo

2.1. Objetivo General

Elaborar un informe sobre la revisión interinstitucional de la propuesta de Ordenanza Metropolitana “Proyecto de Ordenanza Metropolitana para la descarbonización paulatina del transporte y fomento del transporte con tecnología limpia en el Distrito Metropolitano de Quito” conforme a lo solicitado por la Comisión de Ambiente el 6 de junio de 2019.

2.2. Objetivos Específicos

- 2.2.1.** Fortalecer ante la Comisión de Ambiente el soporte técnico-jurídico para el “Proyecto de Ordenanza Metropolitana para la descarbonización paulatina del transporte y fomento del transporte con tecnología limpia en el Distrito Metropolitano de Quito”.

2.2.2. Actualizar la propuesta de Ordenanza Metropolitana conforme a la realidad nacional y local del DMQ.

3. Desarrollo

3.1. Actividades Realizadas

La Secretaría de Ambiente convocó a reuniones de trabajo a los actores involucrados en la elaboración de la propuesta normativa los días 14 de junio y 3 de julio de 2019 con el fin de revisar la propuesta presentada en segundo debate del mes de febrero del presente año y realizar observaciones y actualizaciones de acuerdo a la nueva realidad nacional y local tanto por generación normativa, cambio de autoridades locales así como proyectos relacionados a esta propuesta de Ordenanza Metropolitana.

Durante las reuniones de trabajo que fueron realizadas en la Secretaría de Ambiente, se realizó una revisión de normativa actual aplicable tales como la Ley de Eficiencia Energética que fue publicada en Registro Oficial en el mes de marzo de 2019, además de la exoneración arancelaria con resolución 016-2019 del Comité de Comercio Exterior que fue expedida en junio del presente año. Adicionalmente fue necesaria una revisión en el Código Municipal del año 2019.

A los participantes de estas reuniones se puso énfasis en la necesidad de generar observaciones u aportes a la propuesta normativa sin alterar el texto de la misma. Adicionalmente se propuso priorizar las observaciones generadas en el acta resolutive No. 002 de la sesión ordinaria de la Comisión de Ambiente del jueves 6 de junio de 2019, y donde se solicita a la Secretaría de Ambiente la elaboración de un informe conjuntamente con la Secretaría de Movilidad con lo dispuesto en la Resolución No. C-105 del 07 de febrero de 2019.

Posteriormente en los días intermedios a ambas reuniones de trabajo hasta la presente fecha de elaboración de este informe, se ha realizado recordatorios mediante correo electrónico y llamadas telefónicas para el envío de aportes de las distintas entidades que conforman el grupo de trabajo de esta propuesta normativa. Se ha mantenido contacto permanente con personal de la Secretaría de Movilidad, Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda para el avance de este trabajo, por ser los actores más relevantes en el avance de esta propuesta.

3.2. Observaciones al proyecto de ordenanza

No	Sección/	Texto en propuesta de O. M.	Comentario	Entidad que observa	Observaciones
1	Exposición de motivos	<i>Por otro lado, La huella de carbono de la ciudad de Quito 2015 es de 5.772.962 ton CO2e, de las cuales, el 52% corresponde al sector transporte...</i>	Actualizar este dato con los últimos números que maneja la unidad de Cambio Climático de la Secretaría de Ambiente, en base a la asistencia técnica del C40.	Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda (STHV)	
2	Exposición de motivos		Incluir referencia resumen de Visión 2040 relacionada con la descarbonización de transporte	Secretaría de Ambiente	
3			Incluir sección que mención que se está trabajando en Plan de Acción Climático.	Secretaría de Ambiente	
4			En los considerandos que hacen referencia a la normativa legal, tanto nacional como local; verificar la vigencia de las Ordenanzas citadas, y comprobar que no han sido incluidas en el Código Municipal. Ordenanza Metropolitana N° 001.	Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda (STHV)	Observación solventada con la revisión que se hace al texto propuesto de Ordenanza.
5			incluir la Resolución No. 016-2019 del COMEX emitido el 3 de junio de 2019 sobre eliminación de aranceles para cargadores y vehículos eléctricos	Secretaría de Ambiente	
6	Considerandos		Incluir lo mencionado en la Ley de Eficiencia Energética con Registro Oficial Suplemento 449 de 19-mar.-2019, en el art. 14, la disposición transitoria segunda y la disposición reformatoria segunda.	Secretaría de Ambiente	
7			Incluir lo mencionado en el Código Orgánico Ambiental Título V capítulo III sobre la gestión integral de residuos y desechos peligrosos y especiales incluyendo las responsabilidades del generador.	Secretaría de Ambiente	
8			Incluir lo mencionado en el Reglamento de aplicación del Código Orgánico Ambiental Libro Tercero capítulo III y VIII 9 donde	Secretaría de Ambiente	

			menciona la gestión integral de residuos y desechos peligrosos y la responsabilidad extendida del productor.		
9		...la Ordenanza Metropolitana No. 0194 "Ordenanza Metropolitana que Prioriza, Regula, Facilita y Promociona la Bicicleta y la Caminata como Modos de Transporte Sostenibles en el DMQ...	Actualizar con el Código Municipal 2019 art. IV 2.276	Secretaría de Ambiente	
10		...la Ordenanza Metropolitana No. 0170, sancionada el 22 de junio de 2017...	Actualizar con el Código Municipal 2019 Título VI	Secretaría de Ambiente	
11		...mediante Ordenanza Metropolitana reformatoria No. 177, sancionada el 18 de julio del 2017...	Actualizar con el Código Municipal 2019 art. IV.2.105	Secretaría de Ambiente	
12		...el artículo innumerado 16 de la Ordenanza Metropolitana No. 177, ibidem, señala en su segundo inciso...	Actualizar con el Código Municipal 2019 art. IV.2.107	Secretaría de Ambiente	
13		...la Disposición General Segunda de la Ordenanza Metropolitana No. 177 ibidem, dispone...	Actualizar con el Código Municipal 2019 art. IV.2.107	Secretaría de Ambiente	
14		...la Ordenanza Metropolitana No. 201, sancionada el 08 de febrero de 2018, establece..	Actualizar con el Código Municipal 2019 art. IV.2.341	Secretaría de Ambiente	
15	Título	Expedir la siguiente: ORDENANZA METROPOLITANA PARA LA DESCARBONIZACIÓN PAULATINA DEL TRANSPORTE Y FOMENTO DEL TRANSPORTE CON TECNOLOGIA LIMPIA EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO	Redactarla en función del Código Municipal.	Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda (STHV)	
16	Art. 4 De los Vehículos.-	Para la debida aplicación de estas disposiciones, respecto a los vehículos que sean destinados a la prestación del servicio de transporte público, comercial, por cuenta propia o particular...	Incluir a los vehículos Institucionales Municipales como sujetos a disposiciones de la Ordenanza	Secretaría de Ambiente	

17		<i>Se autoriza y dispone el establecimiento y la operación de estaciones de carga para vehículos cero emisiones, en predios públicos....</i>	Se debe incluir la Dirección Metropolitana de bienes y/o a la Procuraduría con el fin de determinar/ revisar el canon de arrendamiento destinado a quienes quieran instalar estaciones de carga en el espacio público del DMQ.	Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas	
18	Art. 5 Estaciones de carga.-	<i>El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito determinará oportunamente los lugares en los cuales se podrá instalar y operar este tipo de infraestructura, de acuerdo a los instrumentos de planificación territorial vigentes...</i>	La STHV, en coordinación con la EPMOP y la EEQ deberán revisar y actualizar las reglas técnicas de arquitectura y urbanismo Om 172, para incluir norma técnica al respecto de la instalación de electrolineras. La información al respecto señala que, para electrolineras de servicio público, de carga rápida, estas deben ser ubicadas cerca de una subestación eléctrica. Se requiere vincular al análisis a la EEQ.	Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas	El comentario se resuelve con la ejecución de la disposición transitoria segunda para la actualización de las Normas de Arquitectura y Urbanismo.
19		<i>Todos los estacionamientos públicos del Distrito Metropolitano de Quito deberán contar con al menos una plaza de estacionamiento preferencial, debidamente identificada, exclusivamente para vehículos cero emisiones.</i>	Se deberá modificar el artículo 14, literal 4 de la Ordenanza 170 que establece excepción de pago en un 50% para vehículos eléctricos, lo que no es conveniente por la operatividad de la implementación del subsidio. Además, se deberá modificar la OM 172, para establecer el porcentaje o número de estacionamientos preferenciales, al igual que se establece para discapacitados, mujeres embarazadas y adultos mayores.	Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas	Considerar la generación de una disposición reformativa para la OM 170. La segunda parte del comentario se resuelve con la disposición transitoria segunda para la actualización de la OM172.
20		<i>Se promoverá el acceso a por lo menos una estación de carga en los estacionamientos de centros comerciales, centros de exposiciones, hoteles y otros estacionamientos según su capacidad.</i>	Modificar esta sección indicando que en las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo se estipulará los lugares y las especificaciones necesarias para la implementación de estaciones de carga de vehículos eléctricos.	Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda (STHV)	
21	Art. 6.- Sobre la gestión de baterías	<i>Las personas naturales o jurídicas que fabriquen, comercialicen, importen y/o distribuyan vehículos cero emisiones, vehículos híbridos, o vehículos híbridos eléctricos enchufables, o sus baterías, serán responsables</i>	Incluir en este artículo la necesidad de cumplir con la normativa nacional vigente	Secretaría de Ambiente	Para dar cumplimiento y empatar en lo mencionado en el COA y RCOA

22		<i>de la gestión de las mismas en virtud del principio de responsabilidad extendida del productor.</i>	Mencionar que se debe aplicar los incentivos que se generen en la normativa nacional vigente	Secretaría de Ambiente	En el texto se debe mencionar en algún artículo que se debe aplicar los incentivos que se generarán también a nivel nacional.
23	Capítulo III De los incentivos		Incluir un incentivo que contemple la exoneración del pago de parqueadero para vehículos cero emisiones	Secretaría de Movilidad	
24			Incluir un Incentivo para la instalación de estaciones de carga públicas y que no represente costos al usuario	Secretaría de Movilidad	Con el fin de promover la transición de tecnologías de automotores es necesario establecer infraestructura de carga que disminuya la incertidumbre a los dueños de este tipo de vehículos
25	Art. 10 Incentivos para fabricación de vehículos con tecnología cero emisiones	<i>En caso de que las fábricas combinen la producción de vehículos cero emisiones con otros vehículos, el beneficio tributario local se aplicará exclusivamente respecto de la actividad de producción de vehículos con tecnología cero emisiones.</i>	¿Cómo se aplicaría el beneficio de la reducción del impuesto predial si en un mismo predio se fabrican/ensamblian vehículos eléctricos y no eléctricos?	Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda (STHV)	Esta observación fue discutida en mesas anteriores y justamente por ello el texto del artículo se lo presenta en ese sentido. Se podría mejorar el detalle en el reglamento de aplicación.
26	Art. 11 Planes de financiamiento	<i>Planes de financiamiento: La Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito podrá promover asociaciones público privadas o cualquier forma de delegación permitida por la normativa legal vigente, que permita a los operadores de transporte público y/o comercial</i>	Esta promoción de asociaciones público-privadas podría ampliarse para entidades interesadas en instalar estaciones de carga.	Secretaría de Movilidad	Con el fin de promover la transición de tecnologías de automotores es necesario establecer infraestructura de carga que disminuya la

	<p>incertidumbre a los dueños de este tipo de vehículos</p>			
27	<p>Instituto Metropolitano de Patrimonio/Secretaría de Ambiente</p>	<p>Editar documento para que sea claramente expreso que es la zona de referencia en el artículo es el núcleo del Centro Histórico. Incorporar delimitación según documento "Plan Parcial para el desarrollo del Centro Histórico". Incorporar como anexo a la ordenanza el mapa del Plan Parcial que demarca esto. Revisar plazo establecido en texto original del año 2020 ya que es inaplicable por plazo corto.</p>	<p>Es ambicioso desde el punto de vista de opciones de transporte público eléctrico. Existe el trole, pero las unidades eléctricas son muy antiguas. Es real tener únicamente transporte público con emisiones cero en el 2020? Tal vez sí, siempre y cuando se defina bien el área que será cero emisiones.</p>	<p><i>el acceso a mecanismos de financiamiento blando para la adquisición de vehículos cero emisiones, en términos que permitan la renovación progresiva del parque automotor que circula en el Distrito Metropolitano de Quito...</i></p> <p><i>Se define al Centro Histórico de Quito, en su área declarada como Patrimonio Cultural de la Humanidad, como la primera área del Distrito que conformará un plan y un conjunto de acciones a implementar, para un escenario meta de cero emisiones de carbono del sector transporte público al año 2020...</i></p>
28	<p>Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda (STHV)</p>	<p>En este texto se deberá cambiar la figura del "Instituto Metropolitano de Patrimonio" ya que dicha Institución en un ente ejecutor, la Institución con la competencia de planificar el territorio es la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda.</p>	<p>Revisar plazo establecido en texto original del año 2020 ya que es inaplicable por plazo corto. Se debe revisar un plan por fases y de acuerdo a la Ley de Eficiencia Energética por el recambio obligatorio en el año 2025. Tomar en</p>	<p><i>Se define al Centro Histórico de Quito, en su área declarada como Patrimonio Cultural de la Humanidad, como la primera área del Distrito que conformará un plan y un conjunto de acciones a implementar, para un escenario meta de cero emisiones de carbono del sector transporte público al año 2020.</i></p> <p><i>Las acciones de este plan, también serán integradas en la agenda de trabajo anual de la Mesa Interinstitucional de Carbono y Movilidad Sostenible, que integrará al Instituto Metropolitano de Patrimonio, para la planificación de las acciones que se derivan en esta área de intervención.</i></p> <p><i>La Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas en coordinación con la Agencia Metropolitana de Tránsito, será la entidad responsable de implementar los dispositivos de cierre y control en los puntos de</i></p>
29	<p>Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda (STHV)</p>			
30	<p>Instituto Metropolitano de Patrimonio</p>			<p>Mecanismos más específicos podrían ser elaborados dentro del Reglamento de aplicación de la Ordenanza.</p>

		<p>cuenta procesos de emergencias como bomberos, ambulancias, ¿cómo se procederá?</p> <p>La Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas no tiene competencia para control y/o restricción de tránsito vehicular</p>	<p><i>ingreso a la zona declarada del Centro Histórico, que a partir del año 2020 permita el acceso exclusivo de vehículos cero emisiones o unidades previamente autorizadas...</i></p>	
31	<p>Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas</p>			
32	<p>Instituto Metropolitano de Patrimonio</p>	<p>La gestión del control de acceso debe incorporar la Administración Zonal Manuela Sáenz, se requiere gestión de socialización, ¿quién gestionará espacios y control?</p>		
33	<p>Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda (STHV)</p>	<p>Esto se refiere a vehículos público o privados también? Ya que si se trata de vehículos privados se debería considerar a los residentes, personas que trabajan en el sector, comerciantes (vehículos para abastecimiento), servicios, etc.) que no cuenten con este tipo de vehículos?</p>		<p>Observaciones solucionables al momento de elaborar el reglamento de aplicación de la Ordenanza. Revisar Resolución de Alcaldía 046 de 8 de mayo de 2019 que especifica horarios para apertura de calles</p>
34	<p>Secretaría de Ambiente</p>	<p>Revisar fechas, y de acuerdo a la reorganización de rutas y Plan del Centro Histórico. Dejar claro que el área que se refiere es el señalado en el artículo 12.</p>	<p><i>A partir del año 2020, las rutas de transporte terrestre público de pasajeros que circulen por el área declarada en el Centro Histórico serán reubicadas de conformidad con el Plan de reorganización de rutas y frecuencias del servicio de transporte público...</i></p>	
35	<p>Instituto Metropolitano de Patrimonio</p>	<p>El contenido de este artículo requiere un proceso de socialización con las operadoras de taxis que tienen base en el Centro Histórico.</p>		
36	<p>Instituto Metropolitano de Patrimonio</p>	<p>Dejar claro que el área que se refiere es el señalado en el artículo 12.</p>	<p><i>Dentro del área declarada como Patrimonio Cultural de la Humanidad del Centro Histórico de Quito</i></p>	
37	<p>Secretaría de Ambiente</p>	<p>Revisar plazo y empatarlo con Plan de Centro Histórico que el mismo depende del plan de reorganización de rutas. Considerar lo mencionado en la Ley de Eficiencia Energética para el recambio de flotas.</p>	<p><i>Dentro del área declarada como Patrimonio Cultural de la Humanidad del Centro Histórico de Quito, a partir del año 2020 se autorizada única y exclusivamente la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi que se brinde con vehículos cero emisiones</i></p>	

38	<p><i>Las paradas de servicio de transporte terrestre comercial en taxi convencional que se encuentren localizadas dentro el área declarada del Centro Histórico</i></p>	Cambiar la palabra "paradas" por "estacionamientos"	Secretaría de Movilidad	
39	<p><i>Las paradas de servicio de transporte terrestre comercial en taxi convencional que se encuentren localizadas dentro el área declarada del Centro Histórico, serán reubicadas o en su defecto destinadas exclusivamente para el aparcamiento de vehículos cero emisiones; los vehículos automotores que hacían uso de las paradas antedichas serán reubicados por la Agencia Metropolitana de Tránsito a las zonas de influencia externas a dicha área, observando para el efecto la Regla Técnica aplicable emitida por la Secretaría responsable de la Movilidad.</i></p>	<p>La Resolución de Alcaldía 046 de 8 de mayo de 2019 habla del tema de bahías de estacionamiento, carga/descarga pero también se debe considerar incluir el acceso a vehículos de emergencia.</p>	<p>Instituto Metropolitano de Patrimonio</p>	<p>Considerar resolución y considerar que aspectos específicos pueden ser solventados al momento de desarrollar el reglamento de aplicación.</p>
40	<p>Art. 18.- Monitoreo de la huella de carbono del sector transporte</p>	<p>En el título no sería solamente huella de carbono, si no también monitoreo de la calidad de aire y de ruido. Mencionar en el artículo que el Monitoreo de la calidad de aire y de ruido será a cargo de la Secretaría de Ambiente.</p>	Secretaría de Ambiente	
41	<p>Disposiciones reformatórias</p>	<p>Incorporar la siguiente disposición reformatória:</p>	Secretaría de Territorio, Hábitat y	

	Vivienda (STHV)	<p>Incorporar el código "D35100301", que contiene la actividad económica "SERVICIO DE RECARGA PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS", al Cuadro No. 8 "USOS DE SUELO Y SUS RELACIONES DE COMPATIBILIDAD CON ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y/O EQUIPAMIENTOS", del Apéndice de la Ordenanza Metropolitana No. 210 del 12 de abril de 2018, en la columna de "ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y EQUIPAMIENTOS PERMITIDOS" y sus intersecciones con los usos de suelo principales: Residencial Urbano 1 (RU1), Residencial Urbano Unifamiliar, Bifamiliar y Multifamiliar (RU1A), Residencial Urbano 2 (RU2), Residencial Urbano 3 (RU3), Múltiple (M), Industrial 2 (I2), Industrial 3 (I3), Industrial 4 (I4), Agrícola Residencial Urbano (ARU), Residencial Rural 1 (RR1), Residencial Rural 2 (RR2), Recursos Naturales/Producción sostenible (RNR/PS), Equipamiento (E).</p>	<p>Incluirse un inciso final en el "Artículo... (4).- Clasificación" de la Ordenanza Metropolitana No. 177, sancionada el 18 de julio del 2017, con el siguiente texto: "Para el caso de vehículos cero emisiones, se faculta la prestación del servicio comercial en taxi, sea convencional o ejecutivo, sin restricciones territoriales dentro del Distrito Metropolitano de Quito, los mismos que deberán encontrarse previamente homologados y serán identificados con signos y franjas distintivas y diferenciadas, de conformidad a la Regla Técnica emitida por la Secretaría responsable de la movilidad, o quien haga sus</p>	
	Secretaría de Movilidad/Secretaría de Ambiente	<p>En las restricciones territoriales debe contemplarse la restricción al Centro Histórico mencionado en el capítulo IV</p>	<p>Disposición reformatoria primera</p>	42

43	Disposición general primera	<p>veces."</p> <p><i>Para el cumplimiento y la debida ejecución de lo dispuesto en la presente Ordenanza Metropolitana, encárguese a la Secretaría de Movilidad y a la Agencia Metropolitana de Tránsito, adoptar las medidas administrativas necesarias y la socialización de lo aquí dispuesto.</i></p>	<p>Incluir en el proceso de socialización a las Administraciones Zonales y a la Secretaría de Coordinación Territorial</p>	Instituto Metropolitano de Patrimonio	
44	Disposición general tercera	<p><i>A partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Ordenanza Metropolitana, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, o quien haga sus veces, deberá propender a renovar la flota destinada a brindar el servicio de transporte terrestre público, únicamente con vehículos cero emisiones. Para ello, en el primer año contado desde la vigencia de esta Ordenanza, se adquirirán 70 unidades cero emisiones, en el plazo de tres años contados desde la vigencia de la presente ordenanza, se adquirirán 50 unidades cero emisiones; y, en el plazo de ocho años, se adquirirán 100 unidades cero emisiones adicionales.</i></p>	<p>Redactar la disposición modificando y añadiendo lo resaltado:</p> <p>TERCERA.- A partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Ordenanza Metropolitana, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, o quien haga sus veces, deberá propender a renovar la flota destinada a brindar el servicio de transporte terrestre público, únicamente con vehículos cero emisiones. Para ello, en el primer año contado desde la vigencia de esta Ordenanza, se adquirirán 70 unidades cero emisiones, en el plazo de tres años contados desde la vigencia de la presente ordenanza, se adquirirán 50 unidades cero emisiones; y, en el plazo de ocho años, se adquirirán 100 unidades cero emisiones adicionales.</p> <p>Conforme la disponibilidad de recursos de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito y financiamientos que para el efecto se hubieren concretado.</p>	<p>En la redacción de esta disposición es necesario tomar en cuenta la Ley de Eficiencia Energética donde se señala que a partir del año 2025 todos los vehículos de transporte público a ser renovados deberán ser eléctricos.</p> <p>Se podría eliminar el cronograma de la disposición original pero estableciendo la disposición de elaborar el cronograma conforme la disponibilidad de recursos de la EPMTQ y financiamiento que para el efecto se hubieren concretado. Se podría establecer como disposición transitoria con un plazo fijo de elaboración de calendario.</p>	<p>Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito</p>
45	Disposición general cuarta	<p><i>Con el objeto de cumplir las metas en materia de cambio climático, a partir del año 2025...</i></p>	<p>Incluir en el texto que adicionalmente se debe dar cumplimiento a lo mencionado en la Ley</p>	Secretaría de Ambiente	

46		de Eficiencia Energética	Incluir en esta disposición al resto de vehículos institucionales municipales	Secretaría de Ambiente/ Secretaría de Movilidad
47			Coincide este plazo con el período de vida útil de los carros recolectores que se compraron recientemente? Si no, se podría pensar en un mecanismo de compensación de Huella de Carbono por parte de EMASEO	Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda (STHV)
48	Disposición general quinta		Al respecto de las transitorias, se debe notar que los países más industrializados aún no han podido implementar camiones eléctricos a baterías de alto tonelaje para recolección de basura. Por lo que se recomienda explorar las opciones antes de reconvertir la flota completa de camiones de recolectores de basura. Por esta razón, se sugiere revisar esta disposición general y comenzar las pruebas para esto complementando tecnologías entre cargas de oportunidad, híbridas, catenarias y baterías.	Ministerio de Transporte y Obras Públicas
49	Disposición general		Incluir una disposición para que se revisen los incentivos periódicamente (ej: cada 5 años) con el fin de ajustarlos a la realidad local y dinamizar la transición	Secretaría de Ambiente
50	Disposición transitoria primera	En el plazo de 120 días, la Secretaría de Ambiente coordinará con entidades municipales para generar el reglamento de aplicación de la presente ordenanza.	Cambiar el plazo a 180 días con el fin de empatarlo con las posibles reformas a las Normas de Arquitectura y Urbanismo dispuestas en la disposición transitoria segunda del presente proyecto normativo	Secretaría de Ambiente
51	Disposición transitoria sexta		Cambiar redacción de artículo para que se cumpla lo mencionado en la Ley de Eficiencia Energética en el sentido que se hará el reemplazo por unidades eléctricas.	Secretaría de Movilidad

52	Disposición transitoria décima	...se autoriza a la Agencia Metropolitana de Tránsito, para que en el plazo de 90 días contados a partir de la sanción de la presente, se permita la renovación de la flota con vehículos cero emisiones, a través de los procesos previstos en la normativa vigente...	Considerar un plazo mayor por los procesos de socialización mencionada en la observación 18. Cambiar redacción de artículo para que la renovación sea con vehículos eléctricos de acuerdo a la Ley de Eficiencia Energética	Instituto Metropolitano/Secretaría de Ambiente	
53	Disposiciones transitorias		Seguridad Vial.- Existe evidencia que los autos eléctricos pueden ser más peligrosos para peatones que vehículos a motor a combustión. Ya que al no tener sonido los peatones pueden cruzar las calles de manera más abrupta por lo que se recomienda revisar normas europeas al respecto de las velocidades de circulación y el sonido integrado o bocinas integradas en los vehículos. Por esta razón se sugiere incluir normativa específica o adicionar transitorias para que se genere la seguridad que los vehículos no afectará la seguridad para peatones.	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	
54			En el 2016 la Universidad de Columbia expresa que no existe estudios sobre la vida útil de las baterías de los buses debido a que la tecnología es nueva y no ha sido implementada en ninguna ciudad excepto Shenzhen, China ² . De todas maneras varias instancias internacionales señalan que la tecnología de buses eléctricos a baterías se encuentra en fase de desarrollo, por lo que se debe tomar este factor dentro de la ordenanza. Es decir, se debe incluir fases de prueba y adaptación de las tecnologías.	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	

¹ <https://www.bbc.com/news/business-488159>

² <https://www.citylab.com/transportation/2019/01/electric-bus-battery-recharge-new-flyer-byd-proterra-beb/577954/>

55	Glosario	<i>Estaciones de carga</i>	<p>Se sugiere retirar la columna "Voltaje" para evitar una posible limitación de la oferta de equipos. Cambiar la palabra "Poder" por la palabra "Potencia"</p>	Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda (STHV)
56	Comentario		<p>La operación del transporte público es compleja y requiere de varios factores, para reconvertir flotas de transporte público. Existe evidencia que indica que por cada bus diésel que sale de operación se requiere hasta 2 buses eléctricos a baterías, esto porque en los buses de carga lenta no se puede dar mantenimiento ni tocar los buses mientras son cargados por temas de seguridad³. Por lo que se sugiere tomar en cuenta este factor para la promoción de las inversiones y reconversión de flota.</p>	Ministerio de Transporte y Obras Públicas

³ <https://www.wri.org/blog/2018/04/how-did-shenzhen-china-build-world-s-largest-electric-bus-fleet>

3.3. Pasos a seguir en segundo debate

La presentación del presente informe con las observaciones de actores relevantes a la propuesta normativa es un requisito previo para el proceso de reingreso del mismo a segundo debate. Posteriormente a la aprobación de las modificaciones al “Proyecto de Ordenanza Metropolitana para la descarbonización paulatina del transporte y fomento del transporte con tecnología limpia en el Distrito Metropolitano de Quito” por parte de la Comisión de Ambiente, el proyecto normativo debe regresar al Concejo Metropolitano de Quito para que se trate nuevamente en segundo debate. Esto para dar cumplimiento a las observaciones realizadas en la Resolución No. C-105 de 07 de febrero de 2019.

4. Resultado Análisis

El análisis realizado conjuntamente con los actores municipales principales en la elaboración de “Proyecto de Ordenanza Metropolitana para la descarbonización paulatina del transporte y fomento del transporte con tecnología limpia en el Distrito Metropolitano de Quito” generó resultados positivos que enriquecen y actualizan la propuesta normativa ya que se ha realizado observaciones y sugerencias de ajustes conforme a la realidad local y nacional. Adicionalmente se solicitó al Ministerio de Transporte y Obras Públicas realice la revisión del proyecto normativo desde una perspectiva nacional para que se establezca un mejor alineamiento con la legislación nacional así como planes a futuro.

Se sugiere que la Comisión de Ambiente tome en cuenta el contenido de este informe con el fin de realizar las actualizaciones necesarias al texto del “Proyecto de Ordenanza Metropolitana para la descarbonización paulatina del transporte y fomento del transporte con tecnología limpia en el Distrito Metropolitano de Quito”. Cabe recordar que el proyecto incluye el desarrollo del reglamento de aplicación así como dispone la actualización de reglamentos y otros cuerpos normativos por lo que el trabajo en el texto principal se ha enfocado en fortalecer el marco general del proyecto. Por otro lado, han surgido observaciones relacionadas a especificidades que pueden ser solventadas en el desarrollo de los reglamentos de aplicación.

5. Anexos

- Actas de reunión con actores locales y nacionales

Acción	Nombre	Cargo	Fecha	Firma
Elaborado por	Daniel Bonilla	Técnico de la Dirección de Políticas y Planeamiento Ambiental	29 de julio de 2019	
Aprobado por	Lucía Salazar Gómez	Directora de Políticas y Planeamiento Ambiental	6 de agosto de 2019	

EN BLANCO

REGISTRO

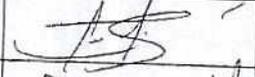
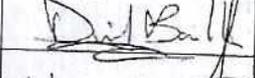
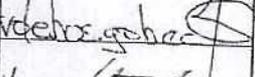
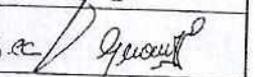
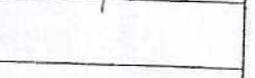
Tema de Reunión:

Propuesta OM descarbonización

Fecha:

14/06/2019

Asistentes:

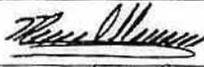
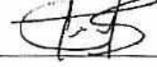
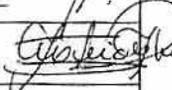
Nombre	Barrio/Sector	Teléfonos	Email	Firma
Andrea Urgiles	EPMMOP	0984955218	andrea.urgiles@epmmop.gob.ec	
Marcos Pérez	EPMMOP	0984 2084 75	marcos.perez@epmmop.gob.ec	
Daniel Benítez	SA	0983195422	daniel.benitez@quito.gob.ec	
Gustavo Hinojosa	EPMMOP	0987695283	ghinojosa@hdebo.gob.ec	
Victor Moreno	AMT	0885453607	vicmoreno@hotmail.com	
Jaime Nicolás	AMT	0984175435	jnicoj@hotmail.com	
José Benavides	EPTMPQ	0981235332		
Gustavo Garza	EPTMPQ	0984514306	garza2020@hdebo.gob.ec	

ACTA DE REUNIÓN

Tema de Reunión: Revisión Propuesta OM descarbonización

Fecha: Quito, 2 de julio, 2019

Asistentes:

Nombre	Institución / Unidad	Teléfonos	Email	Firma
Marco Altamirano	Secretaría Movilidad		marco.319@hotmail.com	
ANTONIO CHAMORRO	SECRETARÍA MOVILIDAD		antonio.chamorro@quito.gob.ec	
Marcos Pérez	EPMMO D		marcos.perez@epmm.gov.ec	
Mónica Abril L	Sec. Ambiente		monica.abril@quito.gob.ec	
Tamara López S.	IMP	3996300 Ext 1119	enka.lopez@quito.gob.ec	
ANA ANDINO	IMP	3996300 ext 1147	ana.andino@quito.gob.ec	

Observaciones:

Recopilación de observaciones a la propuesta

Acuerdos / Compromisos:

S.A. recopilará y enviará listado de observaciones para revisión de participantes de reuniones con el fin de aprobarlos previo envío a Comisión de Ambiente.

EN BLANCO

ACTA DE REUNIÓN

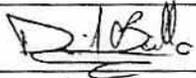
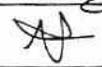
Tema de Reunión:

Propuesta de OM descarbonización

Fecha:

Quito, 25 de Julio, 2019

Asistentes:

Nombre	Institución / Unidad	Teléfonos	Email	Firma
Daniel Barillo	SA-Pol	0383195422	daniel.barillo@quito.gob.ec	
Galo Cardenas	MTOP	0982390017	gcardenas@mtop.gob.ec	
Daniel Borja	MTOP	0999040662	dborja@mtop.gob.ec	
Lucia Salazar	SA-Pol	0187914428	lucia.salazar@quito.gob.ec	

Observaciones:

Acuerdos / Compromisos:

EN BLANCO