



Mónica Sandoval Campoverde
CONCEJALA METROPOLITANA DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-MCSC-2022-0943-O

Quito, D.M., 24 de noviembre de 2022

Asunto: Propuesta de Ordenanza Metropolitana que incorpora un título XIV, del libro IV.2, DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, DENOMINADO: "REGULACIÓN PARA LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE MENSAJERÍA ACELERADA Y COURIER EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO"

Señor Abogado
Pablo Antonio Santillan Paredes
Secretario General
SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

En mi calidad de Concejala del Distrito Metropolitano de Quito y en ejercicio de la facultad prevista en el literal b) del artículo 88 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, de conformidad con los artículos 12 y 13 de la Resolución C 074 de 8 de marzo de 2016, referentes a la iniciativa legislativa y el procedimiento para el tratamiento de ordenanzas, asumo la iniciativa para el tratamiento del Proyecto de ORDENANZA QUE INCORPORA UN TÍTULO XIV, DEL LIBRO IV.2, DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, DENOMINADO: "REGULACIÓN PARA LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE MENSAJERÍA ACELERADA Y COURIER EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO", que me permito adjuntar para su calificación y pueda ser remitida a la Comisión de Movilidad.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Abg. Monica Sandoval Campoverde
CONCEJALA METROPOLITANA
DESPACHO CONCEJAL SANDOVAL CAMPOVERDE MONICA DEL
CARMEN



Mónica Sandoval Campoverde
CONCEJALA METROPOLITANA DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-MCSC-2022-0943-O

Quito, D.M., 24 de noviembre de 2022

Anexos:

- Proyecto de Ordenanza para la circulación de vehículos de mensajería acelerada.
- INFORME TÉCNICO PICO Y PLACA 24 NOVIEMBRE

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: JOHN JAVIER NARANJO QUIHPE	jjnq	DC-MCSC	2022-11-24	
Aprobado por: Monica Sandoval Campoverde	ms	DC-MCSC	2022-11-24	



Firmado electrónicamente por:
MONICA DEL CARMEN
SANDOVAL CAMPOVERDE





ORDENANZA METROPOLITANA No. xxxxx

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Las ciudades son espacios donde se vive, se trabaja, se consume y se realizan actividades que implican un movimiento físico de productos, por ello, el transporte de bienes y servicios en las ciudades (logística urbana) es un elemento clave para las sociedades urbanas.

Según la Guía de buenas prácticas en Logística Urbana Sostenible y Segura (CAF 2019), a medida que las ciudades han crecido, los flujos logísticos añaden mayores distancias y complejidad. La especialización de los procesos productivos y la globalización implica que los productos que llegan a los comercios de las ciudades sean a menudo el resultado de cadenas logísticas de dimensión nacional o internacional de las cuales “la última milla” se realiza en la ciudad.

La logística es vital para asegurar los flujos de mercancías que precisan personas y empresas de las ciudades. Por lo tanto, la competitividad y eficiencia de la logística, se convierten en factores que impactan directamente en la Competitividad del tejido económico de la ciudad, en su atractivo para visitantes (de negocios o de turismo) y en el bienestar de sus habitantes. Una ciudad competitiva, vibrante y atractiva para vivir y trabajar requiere de bienes y servicios que lleguen de manera eficiente a sus negocios, comercios, hoteles, restaurantes y familias.

La logística urbana constituye los flujos de mercancías que circulan en las ciudades y áreas metropolitanas, flujos que corresponden a un amplio abanico de tipologías que responden a la gran variedad de cadenas logísticas que se desarrollan en todo o en parte del tejido urbano. Es por eso que la intervención pública en logística urbana se justifica, en general, por dos motivos: contribuir a la calidad de vida y movilidad urbana, y a la mejora de productividad de la economía.



ORDENANZA METROPOLITANA No. xxxxx

Respecto a la mejora en la movilidad urbana en general, la distribución urbana de mercancías comporta afectaciones al sistema de movilidad de personas en todas las áreas urbanas y metropolitanas. Los vehículos de carga inciden en la calidad de vida ciudadana porque garantizan el suministro a consumidores, empresas y visitantes. La vitalidad de las zonas comerciales urbanas, espacios cívicos, zonas turísticas, playas, etc., requieren a menudo de encajes delicados entre los flujos de personas y las operativas logísticas. La distribución de mercancías no es solamente el sistema circulatorio de la economía de la ciudad y, por lo tanto, clave para su funcionamiento y competitividad. En términos de empleo, se estima que del 5 al 10% del empleo total de las grandes regiones urbanas está asociado al transporte de bienes , normalmente, con mayor participación de personas de sectores sociales vulnerables (CAF 2019).

En los últimos 25 años la ciudad de Quito ha triplicado su población pasando de 1 millón a 3 millones de habitantes, mientras que la densidad poblacional se ha mantenido constante (Duran, 2016), lo que ha resultado, en la actualidad, en una ciudad más extensa a nivel territorial, y con una tasa anual de crecimiento vehicular que ha llegado al 6,82%, según datos oficiales al 2021 de AEADE.

Con respecto al transporte de carga y logística en el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), de acuerdo a la información generada en el Informe de Calidad de Vida 2022 de la iniciativa Quito Como Vamos, el Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible, señala que para el 2021 se identificó en la ciudad un mayor flujo de vehículos de carga en vías perimetrales y que existen flujos de carga al interior del perímetro urbano, consistentes con zonas de generación y atracción, en donde se evidencian categorías de camiones pequeños por temas logísticos y de eficiencia.

Existe un amplio abanico de instrumentos y medidas diseñados para organizar, regular y minimizar los impactos de la logística urbana de mercancías en la ciudad, sin embargo las medidas de restricción vehicular se convierten en limitantes del desarrollo productivo y el libre acceso a bienes y servicios que la ciudadanía necesita.



ORDENANZA METROPOLITANA No. xxxxx

Entre las medidas para disminuir la cantidad de vehículos en el DMQ se encuentra la medida de restricción vehicular “pico y placa”, que según el último dígito de placa limita la circulación del 20% de vehículos cada día en los horarios previstos por la Autoridad, cantidad que es insuficiente por el crecimiento vehicular mencionado. Dentro de la medida se excluye a los vehículos de transporte público por la eficiencia en la transportación del número de usuarios y usuarias en cada unidad de transporte, al lograr desplazar hasta 200 personas por vehículo. En 2021, se contabilizaron 6,1 millones de viajes diarios, de los cuales 3,1 millones fueron en transporte público y 2,9 millones fueron en auto particular o taxi. (Primicias, 2022).

Un autobús urbano de 70 pasajeros puede reemplazar aproximadamente 50 vehículos livianos para el desplazamiento de personas, bajo esta misma premisa y respecto a la logística urbana, un vehículo destinado a satisfacer las entregas de mercancías en la ciudad puede reemplazar aproximadamente 22 vehículos livianos, tomando en cuenta la cantidad de viajes promedio que se realizan por cada vehículo liviano y considerando que existe una gran predisposición al uso de empresas de mensajería por parte de las y los ciudadanos que son afectados por las medida de restricción vehicular, esto debido a que la ciudadanía no deja de generar una dinámica económica los días de restricción vehicular y lo hace a través de otros tipo de transporte, en especial a través del uso de otros vehículos individuales.

La liberalización del mercado y el acelerado avance de las tecnologías digitales constituyen factores que en primera instancia generaron riesgos para la prestación del servicio de mensajería o postal tradicional, sin embargo, actualmente deben ser analizadas como oportunidades de desarrollo para el sector (Donohoe, 2014). En términos generales, el sector de mensajería ha tenido que implementar un sinnúmero de oportunidades de diversificación de sus servicios como respuesta al uso masivo de las tecnologías o TIC en la sociedad. En ese sentido, es necesario evaluar los encadenamientos productivos que genera el sector de mensajería, es decir, las relaciones entre la producción y los consumos



ORDENANZA METROPOLITANA No. xxxxx

intermedios, a fin de tener una estimación del impacto directo del sector sobre la economía (Banco Central del Ecuador, 2015). Para el análisis de los encadenamientos productivos correspondientes, se considerarán las estadísticas de la Matriz Insumo Producto -MIP- emitida por el Banco Central del Ecuador para el año 2013, en la que se posiciona desde entonces al sector de mensajería o postal dentro de los sectores “motor” de la economía ecuatoriana.

Conforme las disposiciones contenidas en la Ley General de Servicios Postales y para fines de aplicación de las disposiciones contenidas en esta Ordenanza, existen varios tipos de servicios de mensajería, refiriéndonos a aquellos que de manera organizada han sido catalogados dentro de la logística urbana, como acelerada o Courier que es el servicio postal que brinda soluciones relacionadas a la cadena logística, envíos de correspondencia y carga vía terrestre, cuyos procesos productivos implica que los bienes lleguen a los comercios del Distrito Metropolitano de Quito en la última milla.

El servicio de mensajería acelerada o Courier es brindado por personas, naturales o jurídicas, que han obtenido su Permiso de Operación Postal ante la Autoridad nacional competente, y cuentan con flota vehicular debidamente registrada, propia o no, para garantizar la distribución de bienes y mercancías, principalmente en la zona urbana.

Cabe diferenciar el servicio de mensajería urbana:

- (1) De quienes son parte de la cadena logística urbana en términos formales, que han obtenido su Permiso de Operación Postal, que es el título habilitante que los acredita como Operadores Postales de mensajería acelerada o courier, cuyas obligaciones y condiciones se encuentran reguladas en la Ley General de Servicios Postales y su reglamentación de aplicación, y son reportadas periódicamente al Ministerio de Telecomunicaciones (MINTEL);
- (2) De quienes brindan un servicio bajo el esquema de una supuesta “economía colaborativa”, que no están domiciliados en el país y por tanto no cuentan con permiso o autorización alguna, que no reportan sus



ORDENANZA METROPOLITANA No. xxxxx

obligaciones a las Autoridades y que ofrecen el servicio bajo una red de distribuidores en condiciones laborales precarias, lo que ha provocado problemas sociales lamentables a la ciudad, ligados principalmente a la seguridad ciudadana.

La logística urbana debe integrarse en la planificación de la ciudad de manera organizada y formal, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito debe institucionalizar marcos colaborativos con los actores que cumplen la Ley y establecer procesos de mejora continua y de acompañamiento de los cambios estructurales necesarios para promover la mensajería urbana o courier, por lo que es necesario contar con una regulación clara que establezca sus condiciones de circulación dentro del perímetro de la ciudad.



ORDENANZA METROPOLITANA No. xxxxx

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Vistos los informes Nos. XXXXXXXXXXXX, de xx de XXXXXXXXXXXX de 2022, respectivamente, expedidos XXXXXXXXXXXX

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 240 de la Constitución de la República del Ecuador manifiesta; Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales. Las juntas parroquiales rurales tendrán facultades reglamentarias.

Todos los gobiernos autónomos descentralizados ejercerán facultades ejecutivas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales.

Que, el artículo 241 de la Constitución de la República indica: La planificación garantizará el ordenamiento territorial y será obligatoria en todos los gobiernos autónomos descentralizados.

Que, los numerales 3 y 6 del artículo 264 de la Constitución indica: Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sinperjuicio de otras que determine la ley:

3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.
6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

En el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades,expedirán ordenanzas cantonales.

Que, el artículo 394 manifiesta que 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



ORDENANZA METROPOLITANA No. xxxxx

diferenciadas de transportes serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo yacuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.

Que, el artículo 313 de la Norma Suprema, señala que el transporte entre otros, está considerado como un sector estratégico, es decir de aquellos que por su trascendencia y magnitud tienen decisiva influencia económica, social, política o ambiental, y deberán orientarse al pleno desarrollo de los derechos y al interés social.

Que, el artículo 7 del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización indica en la: Facultad normativa. - Para el pleno ejercicio de sus competencias y de las facultades que de manera concurrente podrán asumir, se reconoce a los consejos regionales y provinciales concejos metropolitanos y municipales, la capacidad para dictar normas de carácter general a través de ordenanzas, acuerdos y resoluciones, aplicables dentro de su circunscripción territorial.

El ejercicio de esta facultad se circunscribirá al ámbito territorial y a las competencias de cada nivel de gobierno, y observará lo previsto en la Constitución y la Ley.

Que, los literales b, c y f del artículo 55 del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización indica manifiesta de las: Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal. - Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley;

- b) Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón;
- c) Planificar, construir y mantener la vialidad urbana;
- f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal;

Que, los literales a, b, d, f, h, k y q del artículo 84 del código ibidem indica las: Funciones. - Son funciones del gobierno del distrito autónomo



ORDENANZA METROPOLITANA No. xxxxx

metropolitano:

- a) Promover el desarrollo sustentable de su circunscripción distrital metropolitana, para garantizar la realización del buen vivir a través de la implementación de políticas públicas metropolitanas, en el marco de sus competencias constitucionales y legales;
- b) Diseñar e implementar políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio, en el marco de sus competencias constitucionales y legales;
- d) Implementar un sistema de participación ciudadana para el ejercicio de los derechos y avanzar en la gestión democrática de la acción distrital metropolitana;
- f) Ejecutar las competencias exclusivas y concurrentes reconocidas por la Constitución y la ley, y en dicho marco, prestar los servicios públicos y construir la obra pública distrital correspondiente, con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad y continuidad, solidaridad, subsidiariedad, participación y equidad;
- h) Promover los procesos de desarrollo económico local en su jurisdicción poniendo una atención especial en el sector de la economía social y solidaria, para lo cual coordinará con los otros niveles de gobierno;
- k) Regular, prevenir y controlar la contaminación ambiental en su circunscripción territorial de manera articulada con las políticas ambientales nacionales;
- q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio;

Que, el artículo 85 del mismo código *ibidem* dice: Competencias Exclusivas del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano. - Los gobiernos autónomos descentralizados de los distritos metropolitanos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que puedan ser asumidas de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que se les asigne.



ORDENANZA METROPOLITANA No. xxxxx

Que el artículo 126 del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización ordena: Gestión concurrente de competencias exclusivas. - El Ejercicio de las competencias exclusivas establecidas en la Constitución para cada nivel de gobierno, no excluirá el ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos. En este marco salvo el caso de sectores privativos, los gobiernos autónomos descentralizados podrán ejercer la gestión concurrente de competencias exclusivas de otro nivel, conforme el modelo de gestión de cada sector al cual pertenezca la competencia y con autorización expresa del titular de la misma a través de un convenio.

Que, el artículo 30.2 de la Ley Orgánica Reformativa de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial indica: El control del tránsito y la seguridad vial será ejercido por las autoridades regionales, metropolitanas o municipales en sus respectivas circunscripciones territoriales, a través de las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, constituidas dentro de su propia institucionalidad, unidades que dependerán operativa, orgánica, financiera y administrativamente de éstos.

Que, la Ley General de los Servicios Postales, contiene las disposiciones de regulación y control para la administración y gestión de los servicios postales para garantizar el derechos de los usuarios a la prestación eficiente, oportuna y segura de estos servicios de interés general, los mismos que son administrados, regulados y controlados por el Estado, conforme lo prevé su artículo 1.

Que, el artículo 2 de la Ley General de los Servicios Postales señala que sus disposiciones a todos los operadores postales, es decir, a todas las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, privadas o públicas, que realicen uno o más de los procesos que conforman el servicio postal, incluido el servicio postal logístico de manera directa o indirecta a nivel local, nacional o internacional, así como a las



ORDENANZA METROPOLITANA No. xxxxx

relaciones que se generen entre ellos y a sus usuarios.

Que, el artículo 6 de la Ley ibídem, define al: *“Permiso de Operación Postal.- Acto administrativo mediante el cual el Estado permite a una persona natural o jurídica, pública o privada, nacional o extranjera, luego del cumplimiento de los requisitos exigidos, la prestación de servicios postales en un área geográfica determinada y por un plazo establecido.”; “Mensajería acelerada o courier.- Servicio postal que da soluciones relacionadas con la cadena logística, envíos de correspondencia y carga por vía aérea, transporte terrestre u otra modalidad y que puede incluir servicios de seguridad, transporte y gestión aduanera, entre otros”; “Operadores postales.- Persona natural o jurídica, pública o privada, nacional o extranjera, que cuenta con permiso de la Agencia de Regulación y Control Postal para prestar los servicios postales.”*

Que, el artículo 7 de la Ley referida señala que al Ministerio rector del sector postal le corresponde establecer y evaluar políticas, directrices y planes aplicables de conformidad con lo dispuesto en la Ley y su Reglamento General.

Que, el artículo 15 de la Ley General de los Servicios Postales, señala que los servicios postales *“Consiste en el desarrollo de uno o varios de los procesos de admisión, clasificación, distribución y entrega de envíos postales dentro del territorio nacional y desde o hacia el exterior.”*, en concordancia con el numeral 2 del artículo 16 ibídem que dispone: *“2. Servicios postales no incluidos en el Servicio Postal Universal (SPU).- Son los servicios postales diferentes del Servicio Postal Universal (SPU) ofrecido por operadores postales públicos o privados, dentro de un régimen de libre competencia, debido a sus características particulares de especialidad, tiempos, valores agregados, envíos con datos de entrega, informes de avance, georreferenciación, precios, tarifas y otras características de similar naturaleza. Entre estos servicios, se incluyen los de mensajería acelerada o courier (...)”*

Que, el Reglamento de los Servicios Postales en Régimen de Libre Competencia, publicado en el Registro Oficial No. 939 de 07 de



ORDENANZA METROPOLITANA No. xxxxx

febrero de 2017, señala en su artículo 9 que la mensajería acelerada o courier: *“Es el servicio postal en régimen de libre competencia, prestado en categoría internacional por empresas courier que dan soluciones relacionadas con la cadena logística, documentos o paquetería postal y carga internacional por vía aérea.”*

Que, el Reglamento referido, señala en su artículo 15 que para el otorgamiento del permiso de operación postal, los operadores deben justificar de manera detallada el cumplimiento de requisitos técnicos de admisión, clasificación, distribución, entrega y operativos tecnológicos por cada proceso postal, y, aquellos servicios, como el transporte, que no pueda cumplir por cuenta propia, deberá ser contratada a terceros.

Que, es necesario integrar la logística urbana a la planificación de la ciudad, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito debe institucionalizar marcos colaborativos con los actores que cumple la Ley y establecer procesos de mejora continua y de acompañamiento de los cambios estructurales, por lo cual es necesario establecer normas de circulación claras para los vehículos destinados a la mensajería acelerada o courier, que cuenten con el título habilitante postal que les corresponde, con el propósito de facilitar la cadena productiva y promover la reactivación económica dentro del Distrito, de forma ordenada y segura.

En ejercicio de las atribuciones contenidas en el artículo 240, 241, 264 y 394 de la Constitución de la República del Ecuador, en los artículos 7, 55, 84 y 85 literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización;

EXPIDE LA SIGUIENTE:

ORDENANZA QUE INCORPORA UN TÍTULO XIV, DEL LIBRO IV.2, DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, DENOMINADO: “REGULACIÓN PARA LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE MENSAJERÍA ACELERADA Y



ORDENANZA METROPOLITANA No. xxxxx

COURIER EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO”.

Artículo 1.- Incorpórese el Título XIV, en el libro IV.2 , de la Movilidad del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, con el siguiente texto:

Título XIV

“REGULACIÓN PARA LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE MENSAJERÍA ACELERADA O COURIER, EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO”

Artículo (...)- Objeto.- Regular la circulación de los vehículos de mensajería acelerada o courier que circulan en el Distrito Metropolitano de Quito, con el objeto de asegurar los flujos de mercancías y paquetes que precisan los residentes, visitantes negocios y empresas en el área metropolitana, , de forma segura, formal y organizada, contribuyendo así a la calidad de vida y a la mejora de la productividad en la economía urbana

Artículo (...) .- Ámbito.- Las disposiciones de este Título se aplicarán a las personas, naturales o jurídicas, que sean titulares de un permiso de operación postal para la prestación del servicio de mensajería acelerada o Courier, otorgado al amparo de lo dispuesto en la Ley General de Servicios Postales y sus Reglamentos de aplicación, cuya flota vehicular se encuentre asociada a la logística urbana y a la distribución de paquetes dentro del Distrito.

Artículo (...)- Definiciones.- Para la debida aplicación de las disposiciones contenidas en este Título, se tendrán presentes las siguientes definiciones:

- 1. Flota vehicular.** Vehículos, de diferentes tipos, con los que cuenta el operador postal para realizar sus actividades conforme el permiso de operación emitido por la autoridad de control competente.
- 2. Operador u Operadores postales.-** Persona natural o jurídica, pública o privada, nacional o extranjera, que cuenta con un permiso de operación para



ORDENANZA METROPOLITANA No. xxxxx

prestar servicios postales, debidamente otorgado por el Ministerio de Telecomunicaciones.

3. **Paquetes.-** Correspondencia, mercancías, paquetes, objetos o giros postales.
4. **Paquetería.-** Es el envío que contiene cualquier objeto, producto o materia, cuyo transporte no esté prohibido y cuyo peso unitario no sea mayor a cincuenta (50) kilogramos, con o sin valor comercial.
5. **Servicios postales.-** Desarrollo de uno o varios de los procesos de admisión, clasificación, distribución y entrega de envíos postales conforme la Ley General de Servicios Postales.
6. **Última milla:** Proceso de distribución de paquetería que se enfoca en el último tramo del trayecto que se realiza para una entrega final dentro de la ciudad.

Artículo (...)- De la mensajería acelerada o courier.- Conforme las disposiciones contenidas en la Ley General de Servicios Postales y para fines de aplicación de las disposiciones contenidas en este Título, la mensajería acelerada o courier es el servicio postal que brinda soluciones relacionadas con la cadena logística, envíos de correspondencia y carga vía terrestre, cuyos procesos productivos, nacionales o internacionales, implica que los paquetes lleguen a los comercios y a los domicilios de residentes o visitantes del Distrito Metropolitano de Quito.


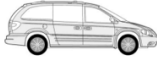
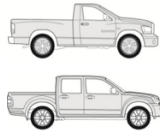



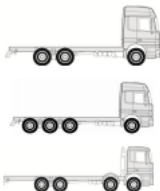
El servicio de mensajería acelerada o courier es brindado por personas, naturales o jurídicas, que han obtenido su Permiso de Operación Postal ante la Autoridad nacional competente, y cuentan con flota vehicular, propia o no, para garantizar la distribución de paquetes en la última milla.

Artículo (...)- Tipos de vehículos.- La mensajería acelerada o courier dentro del Distrito Metropolitano de Quito, podrá realizarse en bicicletas, vehículos de movilidad personal eléctrica o en vehículos motorizados tipo motocicleta, minivan, camioneta, furgoneta y/o camiones, cumpliendo con las regulaciones a la circulación vehicular previamente establecidas, conforme la siguiente clasificación:

CÓDIGO	SUBCLASE	CLASE
--------	----------	-------



ORDENANZA METROPOLITANA No. xxxxx

MTO	L1 L3	Motocicleta 
MVN	M1	Minivan 
CMT	N1	Camioneta 
FGC	N1	Furgoneta de carga 
CML	N1	Camión ligero 
CMM	N2	Camión mediano 
CMP	N3	Camión Pesado 



ORDENANZA METROPOLITANA No. xxxxx

Para su efectivo control, los vehículos deberán contar con placa, matrícula y encontrarse debidamente identificados con los colores institucionales del operador postal al que pertenecen, portando el adhesivo de identificación de Operador Postal de Courier, en un lugar visible, en el formato establecido por la Secretaría de Movilidad del DMQ, que contenga, a través de un código QR de fácil lectura, la información del operador y su flota vehicular debidamente registrada.

Artículo (...).- Documentos sujetos a control: Los conductores y/o conductoras de los vehículos destinados al servicio de mensajería acelerada o Courier, en el ejercicio de su actividad, deberán portar consigo la siguiente documentación, en formato físico o digital:

- a. Matrícula vehicular original.
- b. Constancia de Aprobación de la Revisión Técnica Vehicular.
- c. Licencia profesional vigente que autorice la conducción según el tipo de vehículo.
- d. Credencial institucional que acredite que el conductor y el vehículo se encuentra autorizado a brindar el servicio y que contenga al menos: la identificación del Operador Postal, número de permiso de operación postal, nombres y apellidos del conductor, conductora o responsable de la entrega del paquete, fecha de emisión de la credencial y tiempo de vigencia.

La documentación detallada en el presente artículo deberá exhibirse a la Policía Nacional y a los agentes de control de tránsito de la Agencia Metropolitana de Control y Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (AMT), según corresponda que, en ejercicio de sus funciones, así lo soliciten en las vías del Distrito, y única y exclusivamente durante la prestación del servicio de mensajería acelerada o Courier.

Artículo (...).- Condiciones de la carga.- La carga transportada, en los vehículos destinados al servicio de mensajería acelerada o courier, así como los accesorios para su acondicionamiento y protección, se dispondrán en atención a las condiciones previstas en el Código Municipal para el transporte



ORDENANZA METROPOLITANA No. xxxxx

de carga dentro el Distrito.

En el caso de las motos, bicicletas o vehículos de movilidad personal eléctrica, la carga será transportada exclusivamente al interior de una maleta, maletín o valija con sujeción directa al cuerpo o espaldar, y nunca sobre el manubrio o manillar del vehículo o las manos del conductor. Para la prestación del servicio de mensajería, se prohíbe la circulación de dos ocupantes o más en este tipo de vehículos.

Artículo (...) Circulación vehicular: A excepción de los vehículos pesados, los vehículos destinados al servicio de mensajería acelerada o Courier en el Distrito Metropolitano de Quito, en ejercicio de sus actividades, que demuestren documentadamente formar parte de la flota vehicular de un operador postal debidamente registrado, que cuente con el Permiso de operación postal vigente, estarán exentos de los planes de restricción y regulación a la circulación vehicular que expida o implemente el Alcalde Metropolitano.

Los vehículos eléctricos o cero emisiones que brinden el servicio de mensajería acelerada o courier dentro del Distrito, conforme lo dispone la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, estarán exentos de todas las medidas de restricción a la circulación vehicular en cualquiera de las modalidades que así se disponga.

Artículo (...) Circulación vehículos pesados: El servicio de mensajería acelerada o Courier que se realice en vehículos pesados, tipo camión, según sus pesos y medidas, se sujetará a las disposiciones previstas en el Título IX del Código Municipal, respecto a la circulación de los vehículos de transporte de carga que circulan en el Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo (...) Del Control.- La Agencia Metropolitana de Control y Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, será la entidad responsable de verificar el cumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente Ordenanza, durante la circulación de los vehículos destinados a la mensajería acelerada o courier.



ORDENANZA METROPOLITANA No. xxxxx

La excepción prevista respecto de los planes de restricción y regulación a la circulación vehicular que expida o implemente el Alcalde Metropolitano, será aplicable únicamente durante la prestación del servicio postal y siempre que el conductor o conductora demuestre pertenecer a un Operador que cuente con un Permiso de Operación postal vigente. Su incumplimiento acarreará la imposición de la sanción prevista en el artículo 2662 del Código Municipal.

Artículo 2.- Incorpórese un literal h), al artículo 2657 del Capítulo XV “Regulación de la Circulación Vehicular”, del Título I, en el libro IV.2., de la Movilidad del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, con el siguiente texto:

“h) De mensajería acelerada o courier, durante la prestación del servicio postal.”

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA.- Encárguese a la Secretaría de Movilidad, en el plazo de 30 días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza Metropolitana, definir el diseño y formato del adhesivo para los vehículos destinados al servicio de mensajería acelerada o courier, que refleje un código QR al que los agentes de control de tránsito puedan acceder para verificar información relacionada a: operador postal, permiso de operación postal vigente y flota vehicular debidamente registrada.

La base de datos a la que se acceda a través del código QR previsto, será alimentada por los operadores postales cuya actividad se desarrolle en el Distrito Metropolitano de Quito, quienes deberán ingresar la información en línea relacionada a la identificación del operador postal, número del Permiso de Operación Postal otorgado por el Ministerio de Telecomunicaciones y el detalle de vehículos autorizados a brindar el servicio.

La Secretaría de Movilidad verificará únicamente que la identificación del Operador conste en la Base de datos de Operadores Postales generada periódicamente por el Ministerio de Telecomunicaciones a través de su sitio web, para lo cual coordinará con la Asociación de Empresas de Mensajería Expresa y Courier (ASEMEC) su debido seguimiento.



ORDENANZA METROPOLITANA No. xxxxx

La generación e impresión del adhesivo que contengan el código QR estará a cargo de los operadores postales autorizados, quienes están obligados a instalarlo en toda su flota vehicular.

SEGUNDA.- Para el cumplimiento y ejecución de esta Ordenanza encárguese a la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito y a la Agencia Metropolitana de Control y Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

TERCERA.- La presente Ordenanza entrará en vigencia sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, el..... de del 2022

Abg. Pablo Santillán Paredes

SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CERTIFICADO DE DISCUSIÓN

El infrascrito Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, certifica que la presente ordenanza fue discutida y aprobada en dos debates, en sesiones dede y de de 2022- Quito,

Abg. Pablo Santillán Paredes

SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

EJECÚTESE:



ORDENANZA METROPOLITANA No. xxxx

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

CERTIFICO, que la presente ordenanza fue sancionada por el Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el.....- Distrito Metropolitano de Quito.



ORDENANZA METROPOLITANA No. xxxx

INFORME TÉCNICO

TEMA: ESTUDIO TÉCNICO DE IMPACTO DE LAS EMPRESAS DE COURIER EN LA RED VIAL MUNICIPAL

FECHA: 24 de Noviembre del 2022

Contenido

OBJETIVOS:	2
HIPOTESIS:.....	2
ANTECEDENTES.....	2
MARCO LEGAL	2
PROBLEMÁTICA.....	3
MENSAJERÍA ACELERADA O COURIER	5
TIPOS DE VEHÍCULOS.-	7
ESTUDIO TÉCNICO	9
OFERTA DE TRANSPORTE ASEMEC	9
DEMANDA POTENCIAL DÍAS DE “PICO Y PLACA”	11
IMPACTO A LA RED VIAL MUNICIPAL DE SERVICIOS DE COURIER	13
CONCLUSIONES	16
RECOMENDACIONES	17



OBJETIVOS:

- Analizar el impacto de la oferta de transporte de Courier que prestan el servicio en la ciudad de Quito en la red vial municipal.
- Cuantificar la demanda de usuarios del servicio de Courier en horarios de la restricción vehicular Pico y Placa.
- Determinar si la oferta de transporte que brindan el servicio de Courier incrementan o disminuyen los tiempos de movilización de todo el sistema vial.

HIPOTESIS:

La oferta de transporte de Courier compuesta por distintos tipos de vehículos, tiene un impacto negativo en la red vial municipal debido a que con una unidad de transporte se logra entregar una gran cantidad de paquetes, cada paquete es un potencial viaje que si no se lo entrega a través de un servicio de Courier será entregado en cualquier otro sistema de transporte (especialmente vehículo privado) que tendrá una relación de 1 viaje/1vehículo.

ANTECEDENTES

MARCO LEGAL

El artículo 2656 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito («Código Municipal»), determina que el Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito (el «GAD DMQ»), puede implementar medidas de regulación de la circulación vehicular por zonas y/u horarios, facultando al Alcalde Metropolitano la expedición e implementación de planes de restricción y regulación de la circulación vehicular, y establece en el artículo 2657 los vehículos automotores exentos



de los planes de restricción y regulación de la circulación vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito.

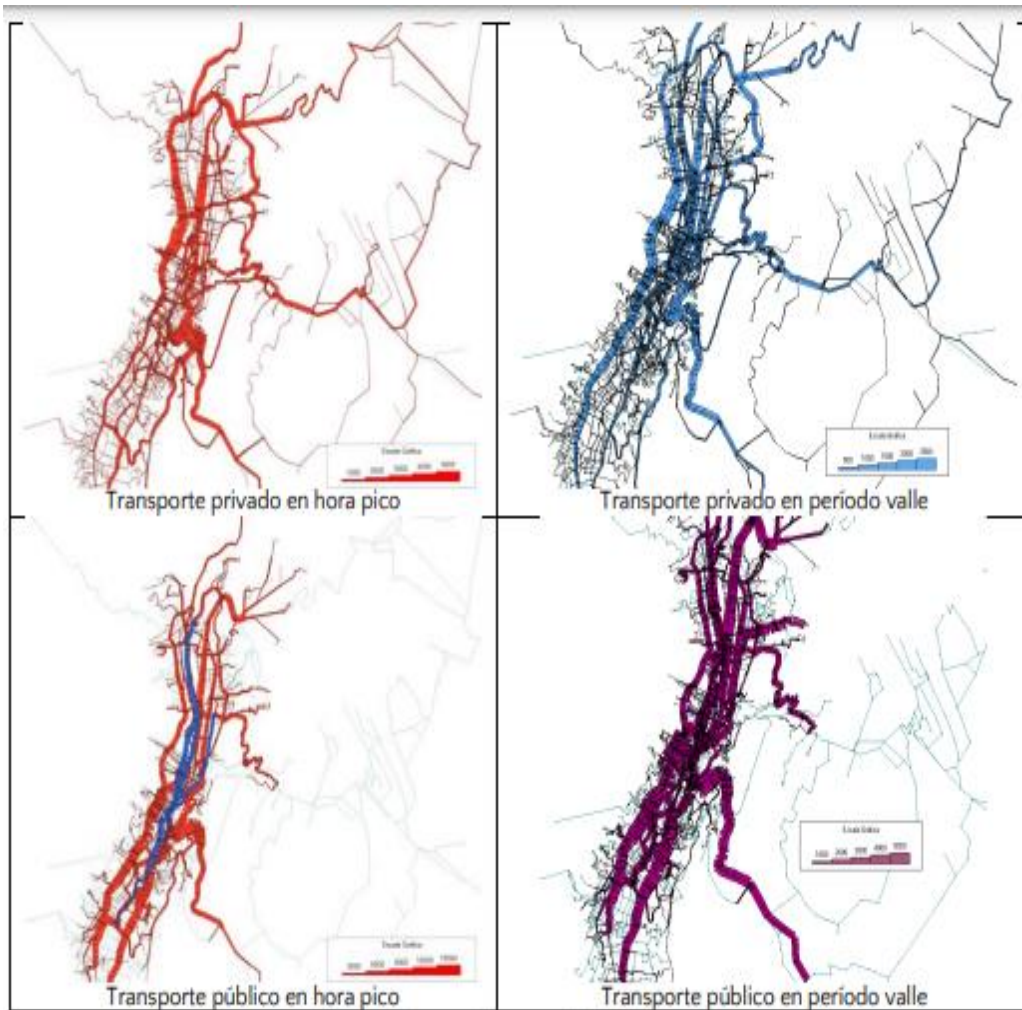
PROBLEMÁTICA

Según estudios realizados por entidades no gubernamentales, un ciudadano en promedio en la ciudad de Quito pierde 173 horas al año en el tráfico vehicular (INRIX, 2022). En el mundo contemporáneo el transporte se ha convertido en la columna vertebral de la economía mundial y en un servicio básico de conexión de todas las actividades humanas.

En los últimos 25 años la ciudad de Quito ha triplicado su población pasando de 1 millón a 3 millones de habitantes, mientras que la densidad poblacional se ha mantenido constante (Duran, 2016), lo que ha resultado, en la actualidad, en una ciudad más extensa a nivel territorial.

Uno de los principales problemas del crecimiento de las ciudades contemporáneas es el tráfico vehicular, en países latinoamericanos, por deficientes políticas de uso de suelo en las que cada vez las distancias de movilización son mayores, sumado a la carente calidad del servicio de transporte público, el crecimiento de un modelo de transporte individual altamente ineficiente desde distintas aristas resulta inevitable, según datos oficiales en el año 2021 la tasa anual de crecimiento vehicular ha llegado al 6,82% (AEADE, 2022)





Modelación de la red de transporte en función del tipo de transporte y periodo de carga vial (Cal y Mayor, 2022)

Una de las medidas para disminuir la cantidad de vehículos ha sido la medida de restricción vehicular pico y placa, que según el último dígito de placa limita la circulación del 20% de vehículos cada día, cantidad que es insuficiente por el crecimiento vehicular mencionado. Dentro de la medida se excluye los vehículos de transporte público por la eficiencia de transportación de usuarios en cada unidad de transporte, al lograr desplazar hasta 200 usuarios/vehículo. En 2021, se contabilizó 6,1 millones de viajes diarios, de los



cuales 3,1 millones fueron en transporte público y 2,9 millones fueron en auto particular o taxi. (Primicias, 2022)

De acuerdo con el PMMS, en 2021 se identifica un mayor flujo de vehículos de carga en vías perimetrales. A pesar de que existen restricciones de movilidad, se verifica que hay flujos de carga al interior consistentes con zonas de generación y atracción, en donde se evidencian categorías de camiones pequeños por temas logísticos y de eficiencia. Según el estudio realizado, los vehículos de carga compuestos por dos ejes tienen una representatividad del 58,79%; de tres y cuatro ejes, 38,97%, y de cinco o más ejes, 2,24%. Adicionalmente, cabe resaltar que el 97% de los vehículos de carga es de tamaño pequeño y mediano, es decir menor a cuatro ejes. Se identifica en el PMMS que el mayor porcentaje del parque automotor presenta entre 12 y 15 años de antigüedad. Los tipos de carga realizados en la ciudad se dividen en: carga líquida (42,26%), general (32,14%,) granel (14,88%) y semovientes (10,71%). (Informe Calidad Vida Quito, 2022)

MENSAJERÍA ACELERADA O COURIER

La liberalización del mercado y el acelerado avance de las tecnologías digitales constituyen factores que en primera instancia generaron riesgos para la prestación del servicio postal tradicional; sin embargo, actualmente deben ser analizadas como oportunidades de desarrollo para el sector (Donohoe, 2014). En términos generales, el sector postal ha tenido que implementar un sinnúmero de oportunidades de diversificación de sus servicios como respuesta al uso masivo de las TIC en la sociedad. En ese sentido, es necesario evaluar los encadenamientos productivos que genera el sector postal, es decir, las relaciones entre la producción y los consumos intermedios, a fin de tener una estimación del impacto directo del sector postal sobre



la economía (Banco Central del Ecuador, 2015). Para el análisis de los encadenamientos productivos correspondientes al sector postal, se considerarán las estadísticas de la Matriz Insumo Producto -MIP- emitida por el Banco Central del Ecuador para el año 2013, en la que se posiciona al sector postal dentro de los sectores “motor” de la economía ecuatoriana.

En base a la Matriz Inversa Producto – Producto/Tecnología – Producto, emitida por el Banco Central del Ecuador para el año 2013, que permite obtener la medida del efecto multiplicador de la producción de un sector sobre los demás sectores de la economía; es decir, calcula al multiplicador de la producción de un sector en particular y mide el aumento de la producción que ocurre en todos los sectores. Cuando la demanda final se incrementa en una unidad, (Metodología MIP) se registra que los servicios postales multiplican su demanda sobre sí mismo en un total de 1,0004


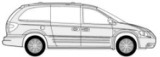
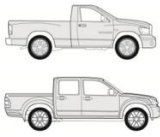

Conforme las disposiciones contenidas en la Ley General de Servicios Postales y para fines de aplicación de las disposiciones contenidas en este Título, la mensajería acelerada o Courier es el servicio postal que brinda soluciones relacionadas con la cadena logística, envíos de correspondencia y carga vía terrestre, cuyos procesos productivos implica que los bienes lleguen a los comercios del Distrito Metropolitano de Quito.

El servicio de mensajería acelerada o Courier es brindado por personas, naturales o jurídicas, que han obtenido su Permiso de Operación Postal ante la Autoridad nacional competente, y cuentan con flota vehicular debidamente registrada, propia o no, para garantizar la distribución de bienes y mercancías en la última milla.



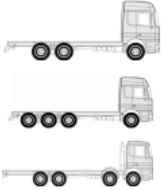


TIPOS DE VEHÍCULOS.-

La mensajería acelerada o Courier dentro del Distrito Metropolitano de Quito, podrá realizarse en bicicletas, vehículos de movilidad personal eléctrica o en vehículos motorizados tipo motocicleta, minivan, camioneta, furgoneta y/o camiones, cumpliendo con las regulaciones a la circulación vehicular previamente establecidas, conforme la siguiente clasificación:

CÓDIGO	SUBCLASE	CLASE
MTO	L1 L3	Motocicleta 
MVN	M1	Minivan 
CMT	N1	Camioneta 
FGC	N1	Furgoneta de carga 



CML	N1	Camión ligero 
CMM	N2	Camión mediano 
CMP	N3	Camión Pesado 

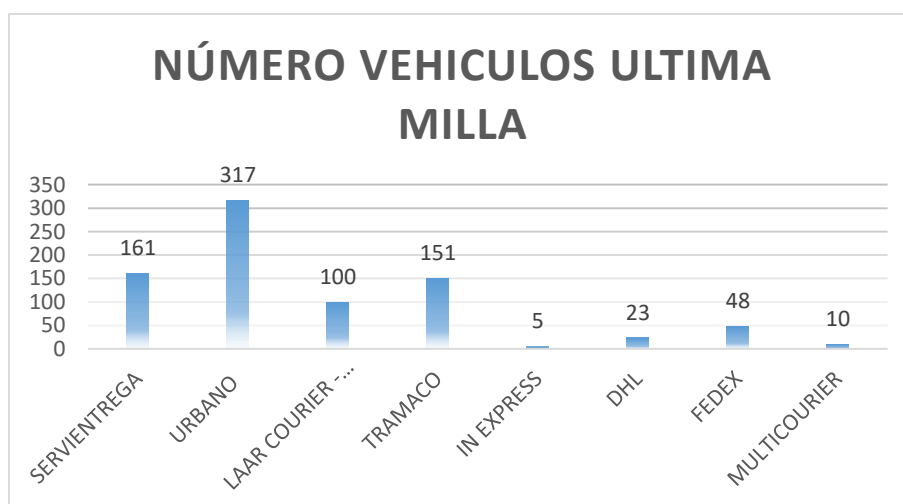


ESTUDIO TÉCNICO

OFERTA DE TRANSPORTE ASEMEC

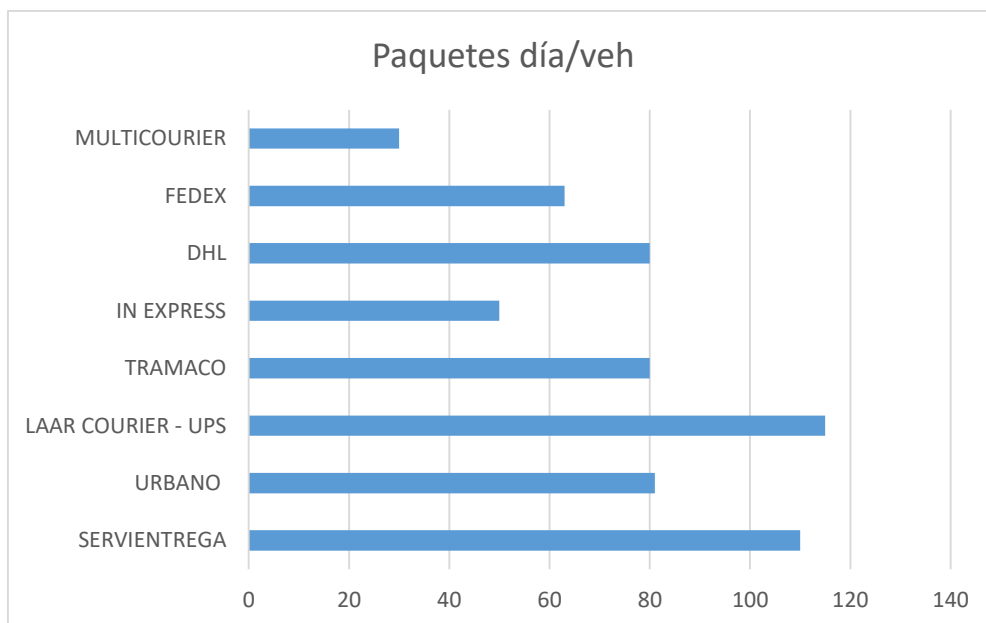
A través de datos propiciados por la Asociación de Empresas de Courier (ASEMEC), en el Distrito Metropolitano de Quito transitan 815 vehículos de Mensajería Instantánea o Courier, divididos a través de la siguiente tabla:

	EMPRESAS INTEGRANTES ASEMEC	CANTIDAD VEHICULOS ULTIMA MILLA
1	SERVIENTREGA	161
2	URBANO	317
3	LAAR COURIER - UPS	100
4	TRAMACO	151
5	IN EXPRESS	5
6	DHL	23
7	FEDEX	48
8	MULTICOURIER	10
		815



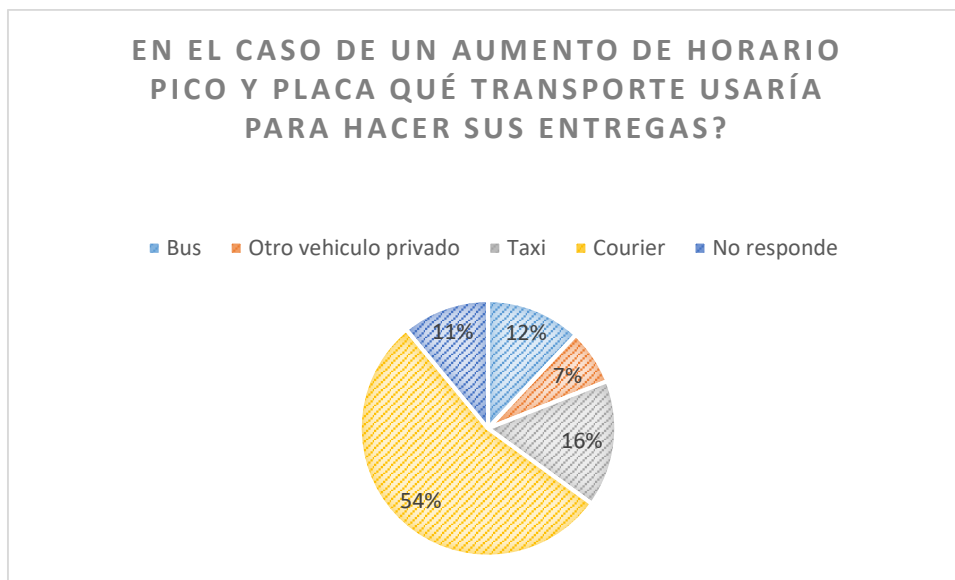
Cada una de las empresas realiza distintos tipos de entrega, sin embargo, para el análisis correspondiente no se diferenci6 la tipologí, ya que cada entrega reflejada en una guí genera el mismo desplazamiento y afectaci6n a la red vial y a la carga vehicular; se puede observar entonces la cantidad de paquetes diarios entregados en promedio por cada una de las empresas mencionadas:

	EMPRESAS INTEGRANTES ASEMEC	PAQUETES ENVIADOS/DIA EN EL DMQ
1	SERVIENTREGA	110
2	URBANO	81
3	LAAR COURIER - UPS	115
4	TRAMACO	70
5	IN EXPRESS	50
6	DHL	80
7	FEDEX	63
8	MULTICOURIER	30



DEMANDA POTENCIAL DÍAS DE “PICO Y PLACA”

Tomando como referencia las medidas de restricción a la circulación vehicular que el municipio del Distrito Metropolitano de Quito mantiene vigentes, para conocer la demanda específica del servicio de Courier en días de “*pico y placa*”, se estableció una encuesta a 100 comerciantes que generalmente entregan sus productos en la ciudad de Quito, con el objetivo de analizar el escenario actual y futuro en el caso de un cambio en la medida de restricción Pico y Placa:

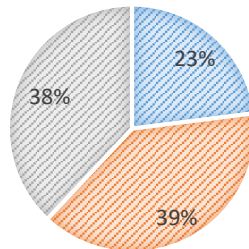


A través de los resultados de la pregunta se pudo conocer que la mayoría de personas usaría otro tipo de vehículo liviano que no tenga restricción vehicular, lo que llevaría a un incremento de unidades vehiculares en circulación.



SÍ TUVIESE QUE ENTREGAR ALGÚN PRODUCTO EN LOS DÍAS DE PICO Y PLACA?

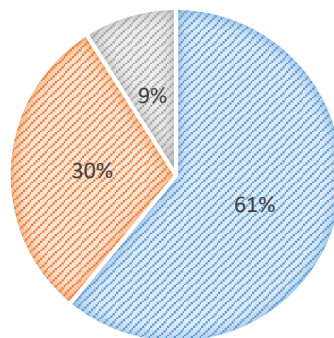
■ Lo entrega otro día ■ Lo envía por correo (Courier) ■ Lo entrega en otro vehículo



La mayoría de negocios encuestados en los días de restricción vehicular, ya usa los servicios de mensajería y muy pocos detienen sus operaciones para días posteriores.

EN LOS DÍAS DE PICO Y PLACA PREFIERE ENTREGAR SUS PAQUETES

■ En cualquier Courier ■ En su propio vehículo ■ No responde

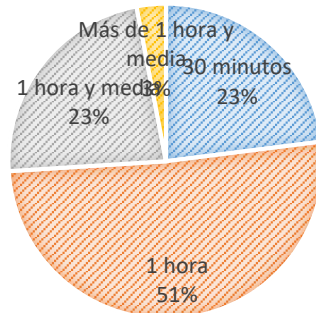


Al establecer las preferencias de envío de sus paquetes se pudo evidenciar que alrededor de las dos terceras partes de los encuestados prefieren el servicio de Courier en días de restricción vehicular seguida por el uso de un segundo vehículo propio que no tenga restricción vehicular



CUÁL ES EL TIEMPO PROMEDIO QUE SE DEMORA EN ENTREGAR UN PAQUETE PERSONALEMENTE?

■ 30 minutos ■ 1 hora ■ 1 hora y media ■ Más de 1 hora y media



Las personas que entregan sus propios paquetes en su gran mayoría se demoran alrededor de una hora por paquete entregado (viaje) lo que lleva a tener un aumento en la carga vial

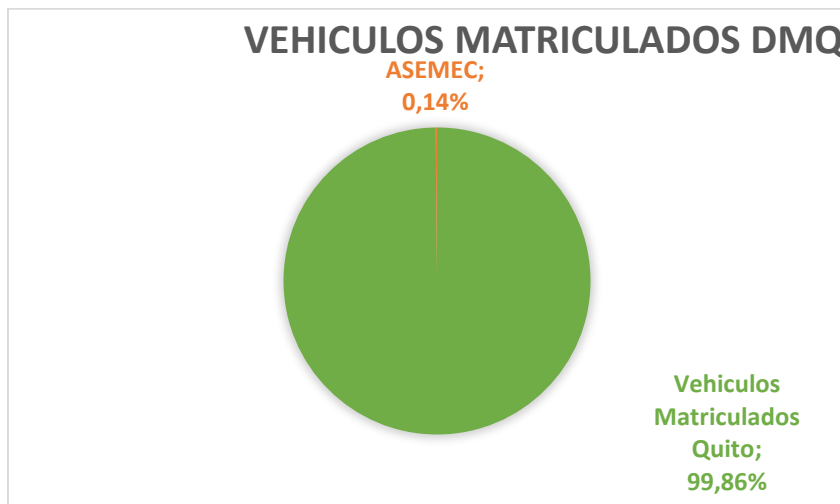
IMPACTO A LA RED VIAL MUNICIPAL DE SERVICIOS DE COURIER

De la información proporcionada por la Asociación de Empresas de Mensajería Expresa y Courier (ASEMEC), se tiene como referencia los siguientes datos:

	EMPRESAS INTEGRANTES ASEMEC	CANTIDAD VEHÍCULOS ÚLTIMA MILLA	PAQUETES ENVIADOS/DÍA EN EL DMQ	PAQUETES TOTALES/DÍA
1	SERVIENTREGA	161	110	17710
2	URBANO	317	81	25677
3	LAAR COURIER – UPS	100	115	11500
4	TRAMACO	151	70	10570
5	IN EXPRESS	5	50	250
6	DHL	23	80	1840
7	FEDEX	48	63	3024
8	MULTICOURIER	10	30	300
	OFERTA VEHICULAR	815	PAQUETES	70.871



Para calcular el impacto de la oferta de transporte de ASEMEC se procedió a establecer que cada paquete entregado es equivalente a 1 viaje, como se pudo conocer en la problemática, según datos municipales en el Distrito Metropolitano de Quito diariamente se generan 6,1 millones de viajes diarios y existen según la AMT un total de 513.000 vehículos de distintas tipologías.



Al establecer una relación de toda la flota analizada en contraposición con la flota total matriculada en el Distrito Metropolitano de Quito se pudo identificar que los 815 vehículos de ASEMEC, equivalen al 0,14 % del total.

Al tener una cuantificación de las empresas analizadas se evidencio que se generan 70.871 viajes (entregas) con una flota total de 815 vehículos, lo que nos lleva a tener una media de 86,96 viajes generados por vehículo al día.

Oferta Vehicular	815
Número de Viajes	70.871
Viajes promedio/Vehículo	86,96



Según datos proporcionados por distintos observatorios de movilidad, se pudo conocer que en promedio se generan 4 viajes por cada vehículo liviano, lo que nos lleva a llegar a la relación que cada vehículo de distinta tipología del servicio de Courier equivale a 21,74 vehículos livianos



Un autobús urbano de 70 pasajeros puede reemplazar a aproximadamente 50 vehículos livianos (tasa de ocupación 1,4 pasajeros/vehículo) para el desplazamiento de personas, bajo esa misma premisa un vehículo Courier puede reemplazar a aproximadamente 22 vehículos livianos tomando en cuenta que se generan 4 viajes en promedio por cada vehículo liviano.



CONCLUSIONES

- Se concluye que un vehículo de Courier equivale a 22 vehículos privados en la red vial municipal.
- Se concluye que si no hay servicio de Courier aumentaría el tiempo de desplazamiento de todo el sistema vial municipal.
- Se concluye que existe una gran predisposición al uso de empresas de mensajería por parte de usuarios que son afectados por la medida de restricción vehicular Pico y Placa.
- Se puede concluir que la ciudadanía en general no deja de generar una dinámica económica los días de restricción vehicular y lo hace a través de otros tipos de transporte en especial el uso de otros vehículos individuales.
- Se pudo concluir a través de la encuesta de análisis de demanda que restricciones a la movilidad no detienen el flujo comercial local, lo que ha llevado al incremento de uso de plataformas informales para cubrir esta necesidad.
- Acorde a la información obtenida por parte de ASEMEC, se puede establecer que se generan diariamente alrededor de 6.000 entregas farmacéuticas correspondiente al 9% del total de entregas las mismas que son un tema estratégico e impostergable en la cadena de suministros.
- Se concluye técnicamente que un vehículo destinado al servicio de Courier tiene un impacto negativo sobre la red vial al tener una equivalencia en número de viajes superior a 20 vehículos livianos y el aumento de restricciones vehiculares de



distintos tipos hacia esta modalidad llevaría a un aumento de vehículos en el sistema y mayores tiempos de desplazamiento

RECOMENDACIONES

- Después de haber sustentado técnicamente el impacto de las empresas de transporte que brindan el servicio de Courier, se recomienda excluir a este segmento de las medidas de restricción vehicular dispuestas por el municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

