

**ACTA RESUMIDA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA DE LA COMISIÓN DE AMBIENTE
MARTES 20 DE JUNIO DE 2017**

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los veinte días del mes de junio del año dos mil diecisiete, siendo las 09h45, se instalan en sesión extraordinaria, en la sala de sesiones No. 2 de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito, los miembros de la Comisión de Ambiente: Dr. Pedro Freire López, Ing. Carlos Páez y Abg. Eduardo Del Pozo, quien preside la sesión.

Se encuentran presentes los siguientes funcionarios: Dra. Verónica Arias, Secretaria de Ambiente; Ing. Daniel Bonilla, Abg. Mariela Perrone y Dr. Jorge Sempertegui, funcionarios de la Secretaría de Ambiente; Dra. Yolanda Peñafiel, delegada de Procuraduría Metropolitana; Ings. Mariela Veloz y Edgar Muñoz, funcionarios de la Agencia Metropolitana de Tránsito; Srs. Antonio Chamorro y Maria Elena Cano, funcionarios de la Secretaria de Movilidad; Sr. Daniel Soto, funcionarios del despacho del Concejal Pedro Freire López; Ing. Bladimir Ibarra, funcionario del despacho del Concejal Carlos Páez; y, Abg. Susana Añazco, funcionaria del despacho del Concejal Eduardo Del Pozo.

Secretaría constata el quórum legal y reglamentario, da lectura al orden del día el mismo que es aprobado por lo que se procede con su tratamiento.

ORDEN DEL DIA

1. CONOCIMIENTO DEL PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA A LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 213, DE 18 DE ABRIL DE 2007, SUSTITUTIVA DEL TITULO V, "DEL MEDIO AMBIENTE", LIBRO SEGUNDO DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, REFORMADA POR LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 159, DE 23 DE DICIEMBRE DE 2011.

Concejala Eduardo Del Pozo, Presidente de la Comisión: Señala que este es un proyecto normativo que se ha trabajado con la Secretaría de Ambiente desde hace algún tiempo atrás, especialmente cuando en una Comisión de Ambiente se conoció la problemática y lo que está sucediendo con los controles de opacidad, especialmente con el transporte público y paralelamente a ello los niveles de importancia dentro de la huella de carbono que tiene la contaminación de los vehículos especialmente de transporte público dentro de las mediciones que se hacen en el Distrito Metropolitano de Quito, en relación a eso y dentro del Plan de Metropolitano de Ordenamiento Territorial se ha planteado como eje el hecho de que la ciudad se convierta en una ciudad sostenible y que se impulse siempre el respeto al medio ambiente y además porque está establecido en la Constitución que la salud y el medio ambiente son principios básicos que deben ser precautelados por las entidades municipales y en razón de que el municipio tiene la competencia concurrente del control de transporte público y el medio ambiente, estos

1
X

son los sustentos para presentar este proyecto normativo. Señala además, que lo que está sucediendo actualmente con el medio ambiente, con el sistema de transporte público es que lo que está establecido actualmente en la normativa; es decir, no está cubriendo todos los parámetros para cerrar el círculo del control ambiental, y esto da pautas a que suceda lo que se suele decirse "viveza criolla", dentro del sistema de transporte público, porque lo que reza la normativa son parámetros que no son muy altos para empezar de niveles de opacidad y que paralelamente a eso la revisión técnica vehicular no tiene parámetros claros de homologación y paralelamente a aquello existe una normativa bastante laxa cuando se trata de ejercer este control de transporte público, manifiesta que antes por normativa nacional se permitía en la normativa municipal dos revisiones técnicas vehiculares de transporte público, ahora por normativa nacional eso está en discusión, se está desarrollando solo una en el Distrito Metropolitano de Quito y eso ha hecho visible estas falencias, específicamente en el tema de control, antes se hacían dos revisiones vehiculares, actualmente existe un hueco legal, existe una normativa nacional que estable que solo debería ser una revisión vehicular, la normativa municipal que no está reformada establece que deberían ser dos revisiones vehiculares, sin embargo, se está aplicando una sola revisión técnica vehicular; cuando la Agencia Metropolitana de Tránsito hace los controles aleatorios, y se comprueba que un porcentaje superior al 40% está infringiendo la norma y no se les puede sancionar, se vuelve un círculo vicioso en donde regresan a la revisión técnica vehicular y aplican la "viveza criolla", sin que realmente se solucione la contaminación que se está dando en las calles, razón por la cual presenta el proyecto normativo que consta de 13 artículos, 2 disposiciones generales y 3 transitorias. Realiza la presentación del mencionado Proyecto de Reforma. Presentación que forma parte del acta como **anexo 1**.

Termina la exposición y manifiesta que queda abierta la discusión para que podamos ir absolviendo cualquier duda o comentario o corrigiendo de ser del caso.

Concejal Carlos Páez: Consulta si esto está sintonizado con el proceso que está realizando la Secretaría de Movilidad para reemplazar a los actuales operadores de la revisión técnica vehicular, porque tiene conocimiento de que hay una consultoría contratada para definir ese marco y parte de los productos que debe entregar la consultoría, es un proyecto de ordenanza que reforma el tema, se indica que hasta el 2018 deben instalar los centros de revisión vehicular, equipo para medir material particulado, consulta si cuando se obliga a hacer pruebas estáticas y dinámicas se ha hecho una valoración de cuál es el impacto que tiene en la demora del sistema, porque la revisión actualmente toma media hora y la revisión dinámica toma cerca de una hora, si es que se hiciera como está dispuesto implica que un vehículo al pasar la revisión vehicular ya no le tomaría media hora, con la prueba dinámica le tomaría cerca de una hora con lo cual la fila para la atención se alargaría o implicaría que se duplique el número de centros de revisión vehicular, no sabe si esta esto contemplado en la propuesta, porque le parece la contradicción más fuerte

Sr. Antonio Chamorro, funcionario de la Secretaría de Movilidad: Manifiesta que sí se han realizado algunas veces la prueba del material particulado 2.5 y la prueba solo de material particulado, toma 40 minutos y al medir lo que son las otras emisiones por lo menos tomaría una hora y algo más la revisión de cada vehículo.

Dra. Veronica Arias, Secretaria de Ambiente: Señala que no sería para todos los vehículos porque el problema del 2.5 que se tiene es solamente a los vehículos de diésel, con el dinamómetro se advertía que pude ser entre 30 o 40 minutos pero no sería para todos los vehículos, manifiesta además que lo que se estaba revisando con la Secretaría de Movilidad y que si es factible es que el dinamómetro, que ya existe uno en Guamaní, se ubique uno por cada centro de revisión vehicular y si es posible para lograr controlar esto.

Analizado este tema el señor presidente señala que se debe aumentar o corregir en el texto de esta disposición transitoria justamente que mediante reglamento se establecerá quienes van a ser los sujetos de control.

Ing. Mariela Veloz, funcionaria de la Agencia Metropolitana de Tránsito: Informa que están terminando la consultoría que tiene algunos productos. Un tema de proyecto de ordenanza para la concesión del servicio y además los posibles TDR que podrían ser aplicados. Esta proyectada la ordenanza proponerle para el mes de julio dentro de los programa de la Secretaría de Movilidad, obviamente después de que pase por el respectivo trámite, está por terminarse el proceso y la licitación entraría inmediata una vez que se apruebe la concesión del servicio que es la forma en que se está planteando dentro de la ordenanza que además es la que se ha venido manejando desde hace algún tiempo.

Concejal Carlos Páez: Manifiesta que debe haber un análisis de factibilidad de cumplir los plazos que están señalados, los tiempos o acortar lo que está aquí señalado quizás en un proceso de llegar a ellos, pero no ponerle el 2018; por ejemplo dice en el 2018 todos los centros de material particulado, siendo que lo que se ha hecho ahora es levantar información para establecer una línea base que sirva de insumo para la regulación de los límites.

Dra. Veronica Arias, Secretaria de Ambiente: Señala que podría ser, sin embargo, considera que es una muy buena oportunidad, si después de 10 años se va a revisar la concesión, generar justamente requisitos de mejora porque una concesión bastante interesante podría hacer de mejora para Quito y para que justamente se compre los equipos que se necesitan y sean más rigurosos con toda la normativa ambiental que existe y que en este proceso de concesión se solicite más líneas para tener todos ese control, los equipos que se necesite, etc., porque si no se pierde una gran oportunidad que tendrán que negociar otros 10 años más y pasar lo que tenga que pasar para mejorar los estándares ambientales de Quito.

Concejal Carlos Páez: Manifiesta que como está en marcha el proceso de selección y adjudicación de operación de los centros de revisión vehicular la Secretaría de Movilidad indique si es que es factible o no el proceso de licitación. Lo otro, en el tema de bajar los límites de opacidad está verificando que estos sea factible por que la ordenanza actual dice que se acoge la norma técnica ecuatoriana INEN para eso, está de acuerdo que eso es factible jurídicamente.

Dra. Veronica Arias, Secretaria de Ambiente: Señala que hay dos consideraciones: **1)** El estudio que se hizo en la Capacitación e Investigación en control de emisiones vehiculares arrojó la probabilidad de que no hay ningún problema de un control más estricto, con las condiciones del parque automotor actuales, en base a eso se está proponiendo ser más estricto en este sentido; y, **2)** En el análisis no debería en la ordenanza establecerse que debería ser la norma técnica ecuatoriana INEN tanto, sino más bien de una forma general o de una vez plasmarlo como esta en cuanto a los periodos de tiempo ya establecidos con la normativa de opacidad, es decir no hacer referencia a la norma y que la norma vaya cambiando, sino de una vez establecer en la ordenanza.

Ing. Edgar Muñoz, funcionario de la Agencia Metropolitana de Tránsito: Manifiesta que para análisis de la Comisión, es el Reglamento a la Ley de Tránsito el que les obliga a cumplir la norma INEN, por tanto no sabría si una ordenanza estaría por encima del Reglamento de una Ley Orgánica, eso se debe analizar.

Ing. Mariela Veloz, funcionaria de la Agencia Metropolitana de Tránsito Señala que otro tema importante es el tema de homologación local, se debe analizarlo por cuanto no existe un ente de homologación local, quizá la preocupación debería ser una prueba que hagan adicional los transportistas en el CCICEV para que tengan la tranquilidad del vehículo que compran, el sistema de homologación es un laboratorio únicamente que es verificador que no puede emitir una homologación y en el momento no existe un ente homologador en el municipio dentro del distrito, la homologación independientemente de que este bien hecho o mal hecha es responsabilidad del ente nacional, es la Agencia Nacional de Tránsito, más allá de que se ha modificado el procedimiento como tal, la ANT tuvo la responsabilidad neta como ente regulador del tránsito, transporte y seguridad vial.

Dr. Jorge Sempertegui, funcionario de la Secretaría de Ambiente: Manifiesta que es una homologación a una delegación a una instancia de Quito, y es pedido de los transportistas y que en su momento se habló con el Secretario de Movilidad y estaba de acuerdo, este momento existen 1000 vehículos que son supuestamente euro tres y no pasan la homologación, tienen el 60% de opacidad y no solo opacidad, tienen problemas con carrocerías, un sinnúmero de inconvenientes, en ese sentido se puede delegar a que se homologue que no impide que tenga la homologación después de la norma nacional, sino que es para el DMQ, para transporte público y comercial de Quito, tiene que haber esa certificación, no sería algo que este fuera de la capacidad municipal, pero si es una necesidad en el distrito sobre todo es pedido de los transportistas, han hecho inversiones muy importantes con vehículos nuevos que no pueden pasar la revisión técnica vehicular.

Concejal Eduardo Del Pozo, Presidente de la Comisión: Plantea que se podría es pedir un certificado del cumplimiento de los niveles de opacidad que cumpla con los mismos parámetros que le exige la revisión técnica vehicular y que se cambie la palabra homologación, se debe buscar el termino exacto para atarlo a las competencias reales y que no exista esta disyuntiva y conflicto, pero si se lo puede hacer.

Ing. Mariela Veloz, funcionaria de la Agencia Metropolitana de Tránsito Señala que se podría incluirle en los requisitos para el ingreso de un vehículo público comercial, eso ya sería un tema que se puede exigir dentro del proceso de matriculación de un vehículo comercial que circule en el distrito metropolitano, pero sería un certificado que lo emita un ente que le corresponda con las pruebas específicas a más de la homologación nacional, allí se cumpliría con el objetivo que han solicitado los transportistas.

Ing. Bladimir Ibarra, funcionario del despacho del Concejal Carlos Páez: Manifiesta que después de 15 años de experiencia de la revisión vehicular en Quito, esta revisión es la experiencia más relevante del Ecuador, luego Cuenca y Guayaquil hace dos años, esa es toda la revisión vehicular en el Ecuador, obviamente al dar un salto hay que procurar alinearse con el objetivo de la revisión vehicular, que era mejorar la calidad del aire de Quito, sería irresponsable que luego de 15 años se renueve el contrato en condiciones idénticas a lo que ya se ha caminado, nota que en la propuesta se hacen algunas de la Ordenanza Metropolitana No. 213, en las cuales se ha caminado algo, y si sería bueno concretar en una iniciativa que vale la pena plasmarla y reglamentarla. Señala además que la revisión vehicular entre otras cosas tiene una medición de la actividad del vehículo, el número de kilómetros recorridos, es una buena iniciativa que vale la pena retomarla. El otro tema es el dar el paso hacia las pruebas en aceleración SM, pero eso tiene implicaciones sobre el costo, el tiempo de la revisión vehicular, hay un proceso que está en marcha de concesión y que hay que consensuarlo y mirarlo con el proceso de adjudicación de los nuevos operadores de la revisión vehicular más allá de la intención municipal. Lo otro es relacionado con la experiencia de la revisión vehicular de los vehículos nuevos.

Concejal Eduardo Del Pozo, Presidente de la Comisión: Señala que lo que se está llevando paralelamente a cabo en relación a este proyecto normativo son mesas de diálogo de manera conjunta con el tema ambiental, con el gremios del sector del transporte, de los sectores comerciales, las Secretarías de Movilidad y Ambiente, para ir articulando todo este tipo de soluciones que también son de interés de los transportistas, por cuanto son muy claros en manifestar que la gente se va contra ellos, tampoco tienen toda la responsabilidad porque primero no existe un parámetro claro de la homologación, la comercialización tampoco no está adaptándose a la revisión técnica vehicular que establece y también paralelamente aquello no existe una calidad de combustible totalmente optimo que permita como DMQ avanzar en términos ambientales, ojala se de ese paso tan necesario.

Son dos cosas que hay que corregir en relación al texto que se ha discutido sin perjuicio de que después evidentemente se puedan hacer algunos cambios que sean necesarios: Es el tema de redistribuir el termino de homologación y en la transitoria última definir exactamente a quien se va a solicitar la inspección del 2.5.

5


Concejal Carlos Páez: Sugiere que cuando entreguen toda esta información quizás unos tres o cuatro días después hacer una mesa de trabajo para apaliar artículo por artículo para poder avanzar.

Analizado este tema se resuelve solicitar la siguiente información:

- Procuraduría Metropolitana emita el informe legal correspondiente sobre el Proyecto de Ordenanza en mención. Adicionalmente que se remita un informe sobre las posibles contradicciones entre las ordenanzas vigentes y el Reglamento a la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, en el cual se clarifique la jerarquía normativa en materia ambiental.
- Secretaría de Ambiente emita para conocimiento de la Comisión el informe técnico en relación al Proyecto de Ordenanza en mención.
- A la Agencia Metropolitana de Control de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial emita para conocimiento de la Comisión la siguiente información:

Informe sobre la evolución de los incumplimientos en los controles aleatorios y las sanciones en la revisión técnica vehicular; y,

Las partes de la consultoría sobre la revisión vehicular que tenga relación al proyecto normativo en mención.

- Secretaría de Ambiente remita para conocimiento de la Comisión el informe de la Consultoría sobre el Centro de Transferencia Tecnológica para la Capacitación e Investigación en Control de Emisiones Vehiculares CCICEV.

Siendo las 11H00, y una vez agotado el orden del día, se clausura la sesión. Firman para constancia de lo actuado el señor Presidente de la Comisión de Ambiente y el señor Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito.

Abg. Eduardo Del Pozo
**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN
DE AMBIENTE**

Abg. Diego Cevallos Salgado
**SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO
METROPOLITANO DE QUITO**



Jenny A.
26-06-2017