

**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN ORDINARIA
DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD
22 DE NOVIEMBRE DE 2017**

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los veintidós días del mes de noviembre del año dos mil diecisiete, en la sala de sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, siendo las 09h15 se instalan en sesión ordinaria, los Concejales miembros de la comisión: Abg. Daniela Chacón, Abg. Sergio Garnica; Abg. Eduardo Del Pozo; y, Lic. Eddy Sánchez, quien preside la sesión.

Se registra la asistencia de los siguientes funcionarios municipales: Sres. Andrea Flores y Fausto Miranda, funcionarios de la Secretaría de Movilidad; Abg. Jofre Cadena, funcionario de la Procuraduría Metropolitana; Mariela Veloz, funcionaria de la Agencia Metropolitana de Control de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial; Sres. Mónica Gallegos, Patricio Montalvo y Fernando Arias, funcionarios del despacho del Concejal Eddy Sánchez; Sra. Ana Zambrano, funcionaria del despacho del Concejal Sergio Garnica; Sres. Susana Añasco y Diego Badillo, funcionarios del despacho del Concejal Eduardo Del Pozo.

Secretaría constata que existe el quórum legal y reglamentario, da lectura al orden del día y se procede con su tratamiento:

Concejal Eddy Sánchez Presidente de la Comisión: Antes de iniciar la sesión, expresa su felicitación y éxitos al Secretario de Movilidad, Ing. Fausto Miranda, que inicia sus funciones esta semana, señalando que ha sido un acierto el apostarle a la continuidad de un equipo que ha trabajado en temas difíciles y que ha demostrado capacidad y solvencia. Siempre la comisión ha pensado en que este debe ser el manejo institucional, el manejo por el bien de la ciudad, responsable y sobre todo, no dudamos de que en sus manos la continuidad del trabajo, y aún más, se superarán muchos objetivos y metas alcanzadas por Darío Tapia, que, a mí criterio, creo que consideran los Concejales también, desempeñó un papel brillante de una manera brillante en el aspecto político, técnico y jurídico.

Desea el mejor de los éxitos a Fausto y todo su equipo, a Julio Puga, Mariela Veloz y todo el soporte que tiene con la Dra. Andrea Flores y con el Ing. Xavier López, para mí, y eso lo hago público, son un equipo de alto nivel. Qué bueno que prime la institucionalidad y no la coyuntura en la designación de autoridades como ustedes.

Concejal Sergio Garnica: Augurando éxitos a Fausto y todo el equipo, que siga trabajando con responsabilidad. Pide, ya que se ha tratado el punto, dos temas; primero, que sea motivo de resolución de la Comisión, y segundo, una resolución de la Comisión, un reconocimiento por la tarea cumplida por el Abg. Darío Tapia, quien dejó

de ser Secretario y sería un mínimo reconocimiento a todo lo que el Presidente acaba de manifestar, un trabajo que se ha realizado en conjunto con la Comisión.

Concejal Eddy Sánchez Presidente de la Comisión: ¿En consideración de los miembros de la Comisión?

Concejala Daniela Chacón: Se suma a las felicitaciones, señalando que se trabajó desde diferentes ámbitos. Manifiesta su apoyo por la continuidad del equipo, señala su preocupación por que vaya a tener que venir un nuevo equipo en este momento y que eso signifique empezar de cero en varios de procesos que se han trabajado desde hace algunos años, felicita que se haya mantenido la continuidad.

Concejal Eduardo Del Pozo: Felicita al nuevo Secretario de Movilidad, acogiendo todo lo manifestado en la presente sesión.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: Agradece el apoyo, las palabras y el reconocimiento a Darío, que ha sido sin duda un gran funcionario, un maestro que ha enseñado mucho. Recogiendo las palabras de la Concejala Daniela Chacón, indica que ya se conocen, han trabajado con la Comisión y eso es algo muy bueno, el equipo va a continuar, están prestos y dispuestos a seguir colaborando por la ciudad, y siempre a las órdenes.

Resoluciones:

1.

La Comisión de Movilidad en sesión ordinaria realizada el miércoles 22 de noviembre de 2017, **resolvió:** por unanimidad, felicitar al Ing. Fausto Miranda, por su merecida designación como Secretario Metropolitano de Movilidad; y, a través de su persona, felicitar además a los funcionarios: Abg. Andrea Flores, Ing. Xavier López, Ing. Mariela Veloz, Ing. Julio Puga; e, Ing. Darío Cabrera, así como a todo el equipo de la Secretaría de Movilidad, que ha demostrado total capacidad y solvencia en el manejo responsable de la movilidad de esta ciudad, desde el inicio de sus labores.

La Comisión manifiesta además su acuerdo total por la continuidad del equipo, señalando que este hecho representa un acierto en el que prima la institucionalidad municipal.

2.

La Comisión de Movilidad en sesión ordinaria realizada el miércoles 22 de noviembre de 2017, **resolvió:** extender al Abg. Darío Tapia Rivera, su felicitación y agradecimiento por su desempeño excelente y acertado como Secretario de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, lo cual culminó con una valiosa gestión

desplegada, en la referida dependencia, tanto en los aspectos políticos, técnicos y jurídicos.

1. Conocimiento y aprobación de las actas de las sesiones realizadas los días: 23 y 28 de agosto, 5 de septiembre y 11 de octubre de 2017.

El acta de la sesión realizada el 23 de agosto se aprueba sin observaciones, con el voto salvado del Concejal Eduardo Del Pozo, quien no asistió a la referida sesión. Las actas de las sesiones realizadas los días 28 de agosto y 5 de septiembre de 2017 se aprueban por los Concejales presentes, sin observaciones. El acta de la sesión realizada el 11 de octubre de 2017 se aprueba sin observaciones, con el voto salvado de la Concejala Daniela Chacón, quien no asistió a la referida sesión.

2. Segunda discusión del Proyecto de Ordenanza Metropolitana que regula, facilita y promueve la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito, conocimiento y resolución al respecto.

Concejala Daniela Chacón Arias: Señala que se ha elaborado una matriz que contiene las observaciones formuladas por los miembros del Concejo Metropolitano, durante el primer debate del proyecto de ordenanza. Señala que los representantes de la silla vacía harán llegar un documento excusándose de participar en la presente sesión por sus obligaciones laborales, sin embargo van a manifestar que han participado del proceso de incorporación de observaciones y como ocupantes de la silla vacía están de acuerdo con el texto presentado hoy.

La matriz que contiene las observaciones se adjunta al acta como anexo No. 1.

Los concejales miembros de la Comisión plantean sus observaciones.

El proyecto de ordenanza con las observaciones procesadas y acogidas por la Comisión se adjunta al acta como anexo No. 2.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Eleva a moción la aprobación del proyecto de ordenanza, para que con los cambios acogidos, sea considerado para segundo debate en el Concejo Metropolitano.

Por Secretaría se toma votación de la moción planteada por el Concejal Sánchez:

Sesión	A favor	En contra	Blanco	Ausente
Eddy Sánchez	1			
Daniela Chacón	1			
Sergio Garnica	1			
Eduardo del Pozo	1			

Patricio Ubidia				1
Votación total:	4			1

Resolución:

La Comisión de Movilidad, luego de conocer y analizar el expediente, junto con las observaciones formuladas por las y los Concejales Metropolitanos; en sesión ordinaria realizada el 22 de noviembre de 2017 y con fundamento en los artículos 57, literal s), 87, literal a), 130, 137, 322, del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, acogiendo las observaciones propuestas por las y los Concejales, así como las formuladas por los ocupantes de la silla vacía, emite **DICTAMEN FAVORABLE**, para que el Concejo Metropolitano conozca el proyecto de Ordenanza Metropolitana que prioriza, Regula, Facilita y promocioa la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

3. **Conocimiento y resolución sobre el Proyecto de Ordenanza Reformatoria a la Disposición Transitoria Sexta de la Ordenanza Metropolitana No. 177, sancionada el 18 de julio de 2017, por la cual se estableció el Régimen Administrativo para la Prestación del Servicio de Taxis en el Distrito Metropolitano de Quito.**

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: La Comisión resolvió remitir el proyecto para que la Procuraduría emita el criterio legal respectivo. Hemos estado requiriendo que este criterio sea emitido, nos ha llegado el día de hoy. Tiene la palabra la Procuraduría para que exponga el contenido del criterio.

Abg. Jofre Cadena funcionario de la Procuraduría Metropolitana: Buenos días señores Concejales, en virtud del pronunciamiento que ha sido expedido por el señor Procurador, debo informar que tuvimos dos proyectos en el expediente, en el primero estaba la propuesta inicial de la Secretaría de Movilidad y por otro lado estaba la propuesta de la Concejala Ivone Von Lippke, entonces, se ha hecho una revisión conjunta de los dos proyectos y de los informes técnicos emitidos por parte de la Secretaría y por parte de la Agencia de Tránsito. Procuraduría ha emitido el informe favorable a la propuesta para que sea conocida por el Concejo Metropolitano, pero ha emitido ciertas observaciones, alrededor de 6 observaciones que puntualmente se refieren a forma.

El informe de Procuraduría Metropolitana se adjunta al acta como anexo No. 3.

La número 1 que exponemos, que, me permito leer: *“De la revisión efectuada a la parte expositiva del proyecto de ordenanza, se recomienda eliminar el contenido actual de la Disposición Transitoria Sexta de la Ordenanza Metropolitana No. 177, por no ser pertinente respecto del contexto de la reforma que se plantea.”* Esta observación radica básicamente en

que en la exposición de motivos está textualmente toda la disposición sexta, entonces consideramos que sólo debería ser lo que amerita del caso.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: En consideración de la Comisión.

Concejal Sergio Garnica: A mí me parece bien, sobre todo porque eso es lo que vamos a reformar.

La Comisión acoge la observación.

Abg. Jofre Cadena funcionario de la Procuraduría Metropolitana: La observación número 2 textualmente dice: *"No se verifica motivación técnica o informe alguno, respecto de lo manifestado en el penúltimo inciso de la exposición de motivos."* Esto refiere básicamente al proyecto presentado por la Concejala Ivone Von Lippke, porque en el proyecto original de la Secretaría no consta este párrafo.

Respecto a lo manifestado en el último inciso, que es: *"en torno al incentivo al uso de nuevas tecnologías para la prestación del servicio de transporte, por el contrario, en dicho acápite se establece que el número de aplicantes que optaron por esta modalidad es cero hasta el momento, a pesar de que dicha consideración estuvo ya establecida en la Ordenanza Metropolitana No. 177, por tanto no se considera pertinente."*

Concejala Daniela Chacón Arias: ¿Podemos leer el penúltimo inciso de la exposición de motivos?

Concejal Sergio Garnica: Acabo de revisar este proyecto y me parece que es pertinente y en la información, vehículos eléctricos 0, no han presentado, pese a que hubo un orden de prelación importante, el primero fue los históricos o rezagados y luego fue los eléctricos, entonces, a eso se refiere. Ustedes recuerden que, cuando presentaron en la sesión anterior este proyecto, los delegados de la Concejala Von Lippke hablaban de que querían aperturar nuevamente el tema para vehículos eléctricos, entonces, primero que constan en la ordenanza que está vigente por pedido mío y segundo, abrir a ellos sería discriminatorio con el otro. Más bien, si ya tuvieron el descuido de no presentar los documentos para postular dentro de este proceso, ya no es responsabilidad del Municipio, sino es descuido de quienes en un momento estuvieron interesados y no lo hicieron, por eso es lo que responde a este tema y me parece pertinente no colocar esto.

Concejala Daniela Chacón Arias: ¿El tema de los eléctricos era cuando haya un proceso de renovación vehicular?

Concejal Eduardo Del Pozo: Pero era un tema que se discutió justamente en el tema de renovación de flota, que para la renovación sean eléctricos.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Hay un riesgo del proceso que creo que no es bueno asumirlo, toda vez que el objetivo de la reformatoria es otro, entonces acogemos lo que está planteando la Procuraduría.

Concejal Sergio Garnica: A mí me parece muy pertinente.

Abg. Jofre Cadena funcionario de la Procuraduría Metropolitana: En el numeral 3 la observación básicamente es de forma porque verificada la parte considerativa del proyecto normativo, verificamos que los considerandos primero, segundo, décimo, décimo primero, décimo séptimo, décimo octavo, no sería pertinentes ubicarlos dentro del proyecto.

Concejal Sergio Garnica: Presidente, aquí sí podríamos dar lectura, de lo que yo acabo de revisar, estoy de acuerdo en que se elimine, excepto el segundo y ya voy a argumentar cuando llegemos a eso.

Por Secretaría se da lectura a la parte considerativa.

Considerando 1:

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: En consideración la propuesta de eliminar el primer considerando.

La Comisión manifiesta su acuerdo.

Considerando 2:

Concejal Sergio Garnica: Yo fue quien solicitó que se incorpore este considerando por lo siguiente, hay que contextualizar adecuadamente porqué pedí este tema. En el debate se habló que para la calificación de postulantes idóneos de la diferencia de 8693 a los 10.370, se dé inclusive una suerte de sorteo, entonces a mí me parece que ir por el camino del sorteo es un tema de discriminación en virtud de que los 10.270, certificados por la Agencia Metropolitana de Tránsito, han cumplido lo que expresamente está establecido en la Ordenanza No. 177, con todos los elementos hasta antes del 31 de diciembre de 2014. Ahí estamos justamente por regular, a través de esta reformar, ese vacío y el hecho de cualquier otro tipo de situación que no sea la participación a la siguiente fase habilitando el 100 por ciento, sería un hecho discriminatorio. Ese es el contexto en el cual pedí que se incorpore en la parte considerativa, por consiguiente, mociono que se mantenga, si es necesario, ampliar este contexto para que se entienda de mejor manera.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: ¿En consideración de la Comisión?

La Comisión manifiesta su acuerdo.

Considerando 10:

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: ¿En consideración de la Comisión?

La Comisión manifiesta su acuerdo.

Considerando 11:

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: ¿En consideración de la Comisión?

La Comisión manifiesta su acuerdo.

Considerando 17:

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: ¿En consideración de la Comisión?

La Comisión manifiesta su acuerdo.

Considerando 18:

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: ¿En consideración de la Comisión?

La Comisión manifiesta su acuerdo.

Abg. Jofre Cadena funcionario de la Procuraduría Metropolitana: En el numeral 4, *“La propuesta de reforma que realizó la Secretaría de Movilidad y la Agencia Metropolitana de Tránsito, a través de sus informes técnicos, se limita a solicitar en virtud del ejercicio de verificación, efectuado por dichas instancias, que el número requerido para emitir los informes de idoneidad es de aproximadamente diez mil doscientos setenta, mientras la Ordenanza Metropolitana No. 177, limita el número de informes favorables de idoneidad al máximo de la oferta determinada en el estudio técnico, cuyo número de permisos de operación resulta en 8693; sin determinar en modo alguno la necesidad de cambio a las condiciones de orden de prelación, en tal virtud, consideramos que la reforma planteada para los factores de prelación que la Ordenanza Metropolitana No. 177, previo no serían pertinentes en razón de que no existiría motivación técnica para lo señalado.”*



Concejala Daniela Chacón Arias: ¿Cuáles son los criterios de prelación? ¿En qué artículo está?

Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad: Están en la Ordenanza No. 177, la Disposición General Sexta. En la exposición de motivos, es justo el texto que está copiado.

Concejala Daniela Chacón Arias: ¿Pero la Procuraduría sugiere que se eliminen los criterios de prelación?

Abg. Jofre Cadena funcionario de la Procuraduría Metropolitana: No. que se mantengan los criterios de prelación que estaban en la Ordenanza No. 177, porque el proyecto de la Concejala Von Lippke, marcaba otro orden de prelación, por eso observábamos que la motivación de la Secretaría con la Agencia Metropolitana de Tránsito, nunca refirieron respecto a los parámetros de prelación.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Todo el proceso de regularización se enmarcó en este orden de prelación. ¿Hay un criterio en este sentido, de que se modifique? Yo propongo mantener.

Concejal Eduardo Del Pozo: En el tema de las operadoras, que podrán o no, formar parte de una operadora, antes estaba así el texto.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Hay que revisar esa redacción. Es más de forma.

Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad: Respecto a la propuesta de la Concejala Von Lippke, y nosotros también lo revisamos cuando se envió, en el texto lo que se proponía es que se elimine la frase "*y bajo el siguiente orden de prelación*" y era precisamente lo que nos comunicaron en ese entonces, porque los informes de idoneidad se va a entregar a todos los que cumplían estas condiciones, ya no en ningún orden de prelación porque finalmente el informe de idoneidad se va a entregar a todos los que resulten favorables. El orden de prelación establecido en la Ordenanza 177 no está siendo modificado en la propuesta.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Más aun, no tiene sentido cambiar esa prelación que es parte del proyecto que está siendo reformado.

Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad: Por eso la propuesta inicial de la Concejala Von Lippke era sustituir toda la Disposición Transitoria Sexta, pero como ya hay un proceso iniciado con estas condiciones, por eso fue cambiando con reformas puntuales; y, respecto al tema de la prelación sólo se quería eliminar la frase "*bajo el siguiente orden de prelación*" pero por lo mencionado, porque esta reforma

lo que busca es emitir informes de idoneidad a todos los que han cumplido con todas las condiciones.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: ¿En consideración?

Concejal Sergio Garnica: Aquí no cabe acoger necesariamente, sino aclarar diciendo que nuestra intención va por otro lado, por otra lista de la que observó la Procuraduría, porque nosotros sí hemos motivado esta posible reforma en el informe de la Secretaría y también hay que hacer constar de manera expresa en el informe y en la carta de la señora Presidenta de la Comisión Especial.

Abg. Jofre Cadena funcionario de la Procuraduría Metropolitana: El criterio de la Procuraduría es mantener el orden de prelación que está vigente en la Ordenanza No. 177, porque entendemos, bajo los informes que a esos procesos, a la prelación, todavía no se llega. Los informes técnicos dicen que recién se está haciendo la verificación.

Concejal Sergio Garnica: Presidente, estamos llegando a lo mismo, pero no me parece la motivación de la Procuraduría, con todo respeto, porque se dice que no hay el informe técnico que sí lo hay, es el informe de la Secretaría. El tema de prelación no lo estamos topando, ni con el proyecto ni mucho menos, eso es absolutamente claro. La motivación de la Procuraduría es diferente a la motivación del Concejo y sobre todo al informe técnico de la Secretaría.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Mantenemos eso en la exposición de motivos. Siguiente.

Abg. Jofre Cadena funcionario de la Procuraduría Metropolitana: En el numeral 5, *"De acuerdo a lo revisado en el proyecto de Ordenanza, Procuraduría Metropolitana verifica que la reforma que precedería efectuar conforme los informes técnicos emitidos por la Secretaría de Movilidad, como por la Agencia Metropolitana de Tránsito, versa sobre la posibilidad de permitir la emisión de Informe de idoneidad los cuales no constituyen títulos habilitantes y en modo alguno debe confundírseles con permisos de operación ni a título de provisionales; ya que el estudio técnico que motivó la expedición de la Ordenanza Metropolitana No. 177, no ha sido ampliado o reformado y ha especificado el número de 8.693 unidades vehiculares."*

Concejal Sergio Garnica: Señor Presidente, aquí, de pronto, que se lea en el texto del proyecto que igual, el hecho de que hayan optado por su propio riesgo de pintar de amarillo las unidades, no les da ningún derecho, porque lamentablemente hemos recibido denuncias de que hay ciertos pseudo dirigentes que están motivando a que pinten de amarillo porque ya están dentro del proceso, ni siquiera saben si han sido calificados como idóneos o no y están generando ese tipo de expectativa a los señores.

Abg. Jofre Cadena funcionario de la Procuraduría Metropolitana: Finalmente la sexta, *"se recomienda que se especifique en el texto de la reforma y en el documento informe de idoneidad, que la emisión del mismo, no otorga en manera alguna adquisición de derechos por parte de los aplicantes del proceso de regularización, ya que conforme la normativa vigente, el único documento legal que le habilita brindar el servicio de Transporte Terrestre Comercial en la modalidad Taxi es el Permiso de Operación."*

Concejal Eduardo Del Pozo: Una duda, ¿lo que estamos ampliando son los títulos de emisión de informes de idoneidad? Es decir, no necesariamente constituyen títulos habilitantes.

Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad: Así es.

Concejal Eduardo Del Pozo: Eso es por la cantidad de personas que se han inscrito y que están en teoría hábiles.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: Que han cumplido con todos los requisitos, son 10.270. Entonces, la ordenanza lo que nos indica es que solo podemos emitir 8.693 informes favorables de idoneidad. Lo que estamos solicitando es que nos permitan emitir los 10.270 informes de idoneidad. Había una propuesta de la Concejal Von Lippke, de que se permita emitir los títulos habilitantes, en su momento, si es que se llega a dar, sobre los 10.270. El siguiente proceso es, se emite el informe de idoneidad, los aplicantes tienen la opción de hacer un incremento de cupo a las operadoras ya existentes, conformarse en una compañía jurídica, hace una petición a la Agencia Metropolitana de Tránsito, emitimos un informe favorable y ellos ya se tienen que constituir en una personalidad jurídica, para eso tienen que ser grupos de 20 personas. Luego de ese proceso, ellos tienen que tener un carro homologado con la Agencia Nacional de Tránsito, si es para taxis convencionales, hasta 15 años de antigüedad, si es para taxis ejecutivos, hasta 10 años de antigüedad, deben tener licencia profesional y en caso de que no tenga licencia profesional, debe tener un contrato legalizado en el Ministerio Trabajo, con un chofer profesional y el conductor debe estar afiliado al IESS; el auto debe aprobar la revisión técnica vehicular; y, con esos requisitos al aplicante ya se le emite su título habilitante. Pero en este proceso, por experiencia de los anteriores procesos, hay muchos aplicantes que no llegan a concluir.

Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad: En el proceso de la Avenida Simón Bolívar aplicaron cerca de 240 personas, se emitió los informes de idoneidad y regresaron únicamente 140, eso significa que se quedaron 90 personas, que viene a ser el 30%.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Este es un tema cultural, hay gente que cree que puede seguir en la informalidad y no quiere hacer el esfuerzo. Yo lo que les pido es que, este proceso terminará en un momento y de hecho, ya emitidos los informes de idoneidad, hay que comenzar a ajustar y calibrar el tema de la actividad informal, sino esto no va a surtir efecto. El índice de deserción siempre es alto y este proceso no va a ser la excepción.

Entonces, acogemos la sugerencia de ratificar de manera expresa en el texto del proyecto de ordenanza reformativa, el hecho de que la emisión de los certificados de idoneidad no constituye permiso de operación ni título habilitante.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: Lo que pasa es que el Concejo nos indica que solo podemos emitir 8693 informes de idoneidad, lo que estamos solicitando es que nos permitan emitir los 10.270, aclarando que no es un título habilitante y que no tiene ninguna obligación de que ya puede el señor salir a trabajar, pintar el carro ni nada por el estilo.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Vamos a pedirle a la doctora Andrea Flores que nos haga la inclusión de este texto, en el acápite correspondiente del artículo único que es objeto de esta reforma. Con eso acogemos el criterio.

Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad: Sí, porque en la ordenanza sí se señala que los informes no constituyen permiso de operación ni habilitación.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Si no lo incluimos está vigente, pero si estamos ratificando, yo creo que es bueno porque el resto del Concejo no está familiarizado y puede generar preocupación al Concejo. Hemos evacuado el criterio jurídico de la Procuraduría Metropolitana.

Concejal Sergio Garnica: Presidente, la sesión anterior de la Comisión ya tratamos este tema, estábamos pendientes al informe de Procuraduría, se quedó en que trabaje desde la proponente con la Secretaría de Movilidad y la Secretaría General el texto, yo tengo aquí varias preocupaciones que sí ameritan explicación antes de su aprobación. Sobre el texto que nos han hecho llegar, ya en la parte de considerandos estoy de acuerdo con lo que aquí se ha discutido, pero sí es bueno ir revisando cada artículo, por ejemplo el artículo único que dice, *"refórmese la disposición transitoria sexta de la Ordenanza Metropolitana No. 177, conforme a los siguientes acápites. Sustituir el primer inciso por el siguiente texto. Sexta: Disponer a la Agencia Metropolitana de Tránsito para que en ejercicio de sus atribuciones reaperture los trámites tendientes a la obtención de informes previos (...)"* Qué queremos decir con *"reaperture"*.

Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad: Es que estaban actualmente cerrados estos trámites porque no había una oferta determinada, la modalidad taxi estaba cerrada.

Concejal Sergio Garnica: ¿Eso omitía la 177?

Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad: No, sí señalaba.

Concejal Sergio Garnica: Entonces, para qué es necesario poner otra vez "reapertura".

Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad: Porque este primer párrafo iniciaba indicando que se apruebe el informe presentado por la Secretaría de Movilidad, donde se estableció que Quito requería como oferta 8.693 habilitaciones.

Concejal Sergio Garnica: Yo entiendo que eso motivó la existencia de la Ordenanza No. 177, por qué ahora, en esta discusión estamos reaperturando, cuál es el sentido de esta reapertura. Yo creo que está por demás redundar si es que ese es el caso.

Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad: Como le menciono, este primer texto y la ordenanza original 177 señala e inicia indicando que conforme a la recomendación de la Secretaría de Movilidad se dispone a la Agencia Metropolitana de Tránsito, y señala que se reaperture estos trámites, con la finalidad de satisfacer la oferta que corresponde a 8.693. La propuesta de la Concejala Von Lippke ahora es eliminar el número de 8.693 y ese es el cambio principal en este primer párrafo.

Concejal Sergio Garnica: Entonces debería ser puntual el tema para evitar romper ese candado de los 8.693 postulantes idóneos. Hay que organizar bien ese tema, por favor.

Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad: Pero, cuál sería.

Concejal Sergio Garnica: Concreto. No sustitutiva sino reformatoria, para eliminar los cupos y el candado de los 8.693.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Es reformatoria la ordenanza.

Concejal Sergio Garnica: Eso revisemos técnicamente por favor, para verificar. Seguimos, en el punto 3 dice, suprimir el numeral 5 de los requisitos la frase "y bajo el siguiente orden de prelación". Habíamos quedado que eso no lo topamos, por qué lo volvemos a poner en el proyecto. Eso está de más aquí.

Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad: Igual, fue la propuesta de la Concejala Von Lippke, precisamente porque los informes se iban ya a entregar a todos, sin perjuicio de este orden de prelación. Porque ya no existiría una

prelación si es que al informe de idoneidad van a poder postular todos los aplicantes que cumplan con cualquiera de esas condiciones. Los requisitos aquí no están topados.

Concejal Sergio Garnica: Presidente, estamos hablando de que tenemos la apertura del abrir, el objetivo o espíritu de abril a los 10.270, esos ya pasaron por una revisión exhaustiva y sobre todo el orden de prelación; entonces, para qué modificar, no tiene sentido modificar.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Cumplieron 10.270 la prelación de la 1 a la 6, pero el exceso entre la norma con 8.693 y 10.270 estaba en la prelación 5 y 6. Eso es lo que estamos este momento reformando.

Concejal Sergio Garnica: Pero yo creo que es innecesario meternos a ese orden de prelación.

Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad: Es que los requisitos de prelación aquí no se están topando.

Concejal Sergio Garnica: No le topemos, porque dice: *"suprimir del numeral 5 de los requisitos, la frase "el siguiente orden de prelación"* Porque con la prelación y con el cumplimiento de la ordenanza hemos llegado a los 10.270 que es lo que vamos a legislar, esto de acá no me parece adecuado mover.

Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad: En la propuesta de la Concejala Von Lippke, más bien es para mantener una lógica en lo que se está disponiendo ahora, porque no se está estableciendo una oferta aquí.

Concejal Sergio Garnica: Sí, pero la lógica ya está dada por el informe de la Agencia Metropolitana de Tránsito. La AMT ya trabajó bajo la lógica de cumplimiento.

Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad: Sí, y el proceso está iniciado y por eso nosotros también habíamos solicitado que no se toquen los requisitos de prelación.

Concejal Sergio Garnica: La idea es tratar de no tocar el orden de prelación porque ese es un tema en el que hay que ser muy cuidadosos.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Acogemos eso.

Concejal Sergio Garnica: En el número 4 dice, sustituir los incisos constantes a continuación de los requisitos establecidos por el siguiente texto, dice, sólo podrá aplicar una persona natural por cada vehículo a ser destinado al servicio de transporte comercial en taxi del DMQ. Me parece muy importante. Sigue, una vez verificada tal



condición, la Agencia Metropolitana de Tránsito remitirá los informes que califiquen, pero por qué emitirá si ya emitió. La Agencia ya emitió quiénes son postulantes idóneos.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: Tenemos todo listo, pero no sabemos si emitir los 8.600 o los 10.270.

Concejal Sergio Garnica: Entonces eso vamos a hacer con esto, para no acceder a formar parte de una operadora de transporte terrestre en taxis.

Concejal Eduardo Del Pozo: Básicamente estaríamos abriendo a todos los formalmente cumplieron con los requisitos, 10.270.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Los otros están fuera.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: Los otros están fuera porque no cumplieron con los requisitos.

Concejal Sergio Garnica: Dentro del mismo inciso habla sobre, será de carácter intransferible y otorgarán un plazo de hasta 90 días para presentar su solicitud. Quisiera una explicación, una vez que presentan la solicitud en 90 días, cuánto tiempo tiene la Agencia, porque he conversado con varios compañeros Concejales y el espíritu de esto es generar celeridad en el proceso y obviamente hacer que los postulantes sean responsables del cumplimiento de la documentación habilitante para la emisión del título, caso contrario esto puede alargarse como en otros temas que se han verificado, la idea es poner límites y topes en plazos. Romper estos plazos que se están extendiendo, de tal suerte que tengamos un resultado final hasta el 30 de marzo que cumplan todo, o hasta el 30 de abril pero no dejar abierto el tema y la posibilidad de plazo.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Para un poco ahondar en la inquietud del Concejal Garnica, ¿90 días para que presenten una solicitud no es mucho tiempo?

Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad: Ese es un plazo que se estableció en la Ordenanza No. 177.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Aprovechando que estamos reformando y en virtud de lograr celeridad, porque mientras más se alarga esto más se complica.

Concejal Eduardo Del Pozo: Aquí también el tema sería cerrar en los que están aplicando, los que ya han presentado, porque si no podría malinterpretarse a que todo

el mundo puede seguir presentando y después vamos a tener que ya han presentado 1.000 más. Tal vez incluir una disposición o considerando que diga que hasta tal fecha se han presentado estos y por eso es la reforma, por eso es que se incrementan los cupos, no es que se va a aceptar más.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: En los 90 días el aplicante tiene dos opciones, una hacer incremento de cupo que eso es inmediato, pero el otro camino es constituirse en una persona jurídica, para eso tienen que juntarse mínimo los 20, cumplir con el requisito del porcentaje de mujeres que tienen que estar en esa compañía, hacer una minuta y ese borrador de minuta nos mandan a la Agencia Metropolitana de Tránsito, nosotros vemos que tengan todo el cuerpo legal completo y les damos el informe favorable para que ese momento vayan a la Superintendencia de Compañías y se constituyen en una persona jurídica. Para ese trámite es el que les estamos dando 90 días, pero podemos acortar.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Cómo le ve usted, nosotros estamos viendo que es demasiado tiempo.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: Nosotros podemos acortarle porque cuando ellos ya deciden constituirse, ahí sí el reglamento y la Ley de Tránsito le da 3 meses, 120 días.

Concejal Sergio Garnica: 120 días es para que permanezca vigente el informe. Pero nosotros podemos cerrar el proceso.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: Los 90 días, justo en esta época, diciembre son 30 días perdidos porque hay mucha vacación.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: En la práctica son 60 días.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: Pienso que tal vez los 90 días, en la práctica sólo van a ser enero y febrero.

Concejal Sergio Garnica: Sí, pero el tema es que hay un descuido, la idiosincrasia nuestra evidencia descuido, ya ven lo que pasó con los vehículos eléctricos y lo que pasa con otras modalidades, esperamos el último día para poder hacer los trámites. Ese es un tema cultural, pero sí necesitamos obligar. Obviamente esto va acompañado de la difusión a través de la Agencia para que los postulantes idóneos hagan con celeridad los trámites.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: El momento que el postulante retira el informe de idoneidad se le va a entregar a cada aplicante un instructivo de lo que él tiene que hacer, personalizado y el aplicante firma la recepción.

Concejal Sergio Garnica: Pero podemos reducirle a 60 días.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: ¿Pero técnicamente no se afecta el proceso?

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: Ellos tienen que acceder y tienen que unirse, si ellos están listos, el abogado hace un borrador de una minuta y va a la Agencia Metropolitana de Tránsito y verificamos.

Sale de la sala de sesiones el Concejal Eduardo Del Pozo (10h30)

Concejal Sergio Garnica: Nos pueden dar los cronogramas y los plazos máximos, tal como está la ordenanza, para obtener el título.

Ing. Mariela Veloz, funcionaria de la Agencia Metropolitana de Control de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial: Está publicado en la página web de la Agencia Metropolitana de Tránsito y Secretaría de Movilidad. El tiempo que se establece como máximo, asumiendo que hay ciertos pasos que son voluntad de los gerentes o de los ofertantes, podría llegar hasta el mes de octubre de 2018, esto no quiere decir que si se hace con celeridad ciertos procesos que corresponden netamente a quien figure como representante provisional de las nuevas compañías, puede disminuirse, pero como extremo está publicado hasta octubre de 2018.

Concejal Sergio Garnica: Ese extremo yo mociono que lo revisemos para acortar. Me parece que es muy importante cerrar, mientras más rápido mucho mejor.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: En esta siguiente etapa, conforme las personas jurídicas van cumpliendo los requisitos, se les va otorgando el permiso de operación. Dicen 90 días, pero en la práctica son 60.

Concejal Sergio Garnica: No, pero eso es para un tema. Para el otro proceso deberíamos tener máximo junio ya todo terminado.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: El tiempo está designado en el reglamento a la Ley de Tránsito, de 120 días.

Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad: El reglamento señala que los informes de constitución jurídica tienen una vigencia de 120 días.

Concejal Sergio Garnica: La idea es que es un parámetro importante para que sepa cuánto sirve el documento que se ha emitido pero no para que nosotros nos sometamos a ese proceso. La vigencia no estamos quitándole, de ninguna manera, lo que estamos

diciendo es diciendo que no extendamos la vigencia porque se nos va mucho el tiempo. El tema de la vigencia no está en discusión, pero el procedimiento es nuestro para decir estos son los temas, porque lo que va a haber la deserción es por descuido, ya hemos visto, que no constituyeron, el tema de cumplimiento, el tema de incorporación de mujeres va a ser duro para ellos. Le subimos del 5% al 10%.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: El tema del cambio de vehículos, si ellos tienen vehículos viejos tienen que vender y comprarse unos nuevos, que sea homologado.

Concejal Sergio Garnica: Pero ese es un tema personal, el tema del sistema de ordenanza nosotros podemos estrecharlo.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Le pedimos a la Secretaría que ajuste el proceso porque es un tema reglamentario.

Concejal Sergio Garnica: Ahí Procuraduría cumple un rol importante en este tema. Este tema quiero que se revise para bajar los topes.

Concejal Sergio Garnica: El reglamento interno, como se desempeña es interno. Pero a mí lo que me interesa como legislador es dar un tiempo máximo de corte para poder cerrar el proceso, de ahí tendremos apelaciones, demandas una serie de cosas que ustedes manejan.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: En la ordenanza podríamos fijar este tiempo, en vez de que sean 120 días, reducirle a 90 días, entonces ellos tienen 90 días para, cuando ya recibieron los informes favorables. Los primeros 90 los podemos reducir a 60 y los segundos son 90; entonces son 60 más 90, a partir del certificado de idoneidad.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: 60 días de tope para presentar la solicitud y de ahí tienen 90 días para cumplir con los requisitos tendientes a obtener el permiso de operación.

Concejal Sergio Garnica: Bajamos tres meses ahí, ¿cierto?

Ing. Mariela Veloz, funcionaria de la Agencia Metropolitana de Control de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial: Dos en realidad.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: Lo que hay que pensar es que diciembre es un mes complicado y al darle 60 días en diciembre, realmente le estamos dando 30.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Entonces mantengamos los 90 y bajemos la siguiente etapa a 90, 180 días.

Concejal Sergio Garnica: Los 30 de diciembre es problema de cada uno.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Acogemos, 90 y 90.

Concejal Sergio Garnica: Presidente, continúo. Dice, 1, los aplicantes calificados como idóneos podrán participar de la constitución de una persona jurídica de derecho privado que reúna los requisitos determinados en la normativa vigente para la obtención posterior del permiso de operación. Para la constitución de una operadora de transporte comercial en taxis se necesitará un número de aplicantes en el mínimo que disponga la Secretaría; pero no es lo que dispone la Secretaría sino la ley, la ley a la que usted se refería, para que se reúnan, o ¿quién establece el mínimo?

Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad: El reglamento a la ley no establece un número mínimo.

Concejal Sergio Garnica: ¿Y por qué habla de esto?

Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad: Nosotros, operativamente, pensamos que más bien es más fácil crear operadoras de transporte con este número mínimo para que no se cree un gran número, porque además de la creación de esas operadoras, esto conlleva a asignarles sitios de paradas, estacionamientos.

Concejal Sergio Garnica: Sí deberíamos ser explícitos para que salga con fuerza de la ordenanza el número mínimo, si son 20, si son 30, si son 40, pero un mínimo.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: La Ley de Compañías cuánto dice ¿10?

Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad: La Ley de Compañías establece para anónimas, me parece que dos y para limitadas 10.

Concejal Sergio Garnica: Pero si es el espíritu de la Secretaría es los 20, pongamos 20, porque si no mañana van a decir que en dónde se respalda la resolución de la Secretaría y van a tratar de impugnar jurisdiccionalmente, pero si se respalda con el número exacto en la ordenanza, ya tienen ustedes un fundamento y una motivación para los reglamentos.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: ¿En consideración?

Concejal Sergio Garnica: Entonces si es que son 20, lo adecuado de acuerdo a la casuística de ustedes.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Así hemos operado en todos los procesos.

Concejal Sergio Garnica: El número 2 dice, los aplicantes calificados como idóneos podrán asociarse a una operadora de transporte de taxis debidamente constituida dentro del Distrito Metropolitano, bajo el cumplimiento de los requisitos previstos y plazos dispuestos por la Secretaría de Movilidad. Se prohíbe la asignación de cupos a favor de las operadoras legalmente constituidas de forma previa a la emisión de los respectivos informes motivados que califican la idoneidad del aplicante. Esto puede sonar contradictorio porque si bien hay esa previsión también hay la apertura del postulante idóneo si quiere un incremento de cupos, si es que es autorizado por la gerencia o por los socios, entonces eso hay que aclarar bien porque está generando una contradicción.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: Esta frase, tal como está fue un pedido de la sesión de Concejo, del bloque de País.

Concejal Sergio Garnica: No, pero más bien el bloque de País lo que pedía es que tenga las libertad el postulante de armar una nueva compañía o de ir a que le reciban con un incremento de cupos.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: Esto lo pidieron ellos porque había alguna mala publicidad de que ciertas compañías o cooperativas ya tenían cupos asignados y que ellos ya tenían los puestos.

Concejal Sergio Garnica: Pero eso hay que aclarar porque tal como está aquí contradice al espíritu de lo que recoge la misma reforma de la libertad del postulante idóneo.

Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad: Sí y como mencionó el señor Secretario, efectivamente el Concejal Jorge Albán y el bloque, presentaron por escrito esto, que se incorpore esta frase, por lo que mencionaba antes de tratar esta ordenanza, la 177 ya en segundo debate, hubieron muchos rumores de que las operadoras ya tenían cupos asignados previamente. Entonces, más que la intención de jugar con la voluntad del aplicante, era que se deje claro que no se está dando previamente a ninguna operadora cupos.

Concejal Sergio Garnica: Pero que se aclare en ese sentido, porque de lo que yo leo es contradictorio al espíritu de la libertad del postulante.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: En la opción 1, constitución de compañías, en la opción 2 le pone el candado que pidió Jorge Albán, de manera expresa ante las denuncias que existían de que ya habían cupos entregados a las operadoras tradicionales. Que se especifique.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: Aquí se le limita a la operadora, no al aplicante.

Concejal Sergio Garnica: Siguiendo con el tema, en la página dice, se dará prioridad para la obtención favorable y de los permisos de los permisos de operación y/o habilitación operacional durante todo el proceso a todo aquel aplicante que sustente que prestará el servicio de taxi con vehículo eléctrico. Eso ya hemos quedado en que pasó con el informe que ustedes emitieron dentro del orden de prelación, está como segundo en el orden de prelación, entonces yo no sé para qué le volvemos a incorporar eso, no tendría que ir nuevamente.

Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad: Esta es propuesta de la Concejala Von Lippke.

Concejal Sergio Garnica: Ya debería ser eliminado. Yo lo que quiero pedir es que se especifique de alguna manera lo que pedí la vez anterior, tenemos, de acuerdo al estudio de la oferta y la demanda de la consultora, 8.693 cupos que sería la demanda requerida para el Distrito Metropolitano, y tenemos 10.270 como postulantes calificados con la calidad de idóneos. De ahí estamos dando un paso para que estos puedan ser calificados como tales, el 100% y pasen a la siguiente fase que es lo que acabamos de ver, pero qué tal, pongamos, hay varios escenarios. Un escenario que de acuerdo al histórico que se ha manifestado, que entre el 15% y el 35% generan una deserción en el camino, entonces es una cifra que puede llegar a menos de los 8.693, pero no hay que perder otro escenario, qué tal si el otro escenario llega al 100%, o pongamos a 10.000, ahí hay que ver que se entreguen habilitaciones a los 10.000 y hablemos de que ya 270 eliminar automáticamente para que no se genere una expectativa sobre la diferencia de los 17.608 creo que es los que calificaron. Ese tema hay que dejar absolutamente claro para que, mañana se ve que de los 10.270 se entregaron 9.000 porque pasaron esa fase con éxito y hay un remanente de 1.270 que no, entonces van a decir, esos 1.270 a los que estamos acá, no, eso debe eliminar automáticamente porque ese no es el espíritu de la ordenanza y dar la posibilidad de que se entregue los 10.270 a quienes cumplan efectivamente con la ley y la ordenanza.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: El último inciso del proyecto nos dice claramente, en caso de existir remanente de oferta, será puesto en conocimiento del Concejo, han cumplido los 10.270.

Concejal Sergio Garnica: A mí me parece que eso va a dilatar mucho más y eso puede generar temas de la gente inescrupulosa que pretende aprovecharse de este tema y yo creo que de una vez se debe cerrar este tema. Ya tenemos 10.270, si cumplen la ordenanza es porque tienen derecho y por eso hablamos del tema de la discriminación, que no puede ir por sorteo ni mucho menos. Ojalá se dé el tema de la deserción histórica.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Pero si no cumplen los 10.270, aquí lo que está indicando es que este remanente de oferta, que no sabemos cuáles son

Concejal Sergio Garnica: Ya, ¿y si en ese momento dicen que no?

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Es el Concejo.

Concejal Sergio Garnica: No, pero mantenemos latente, le mantenemos al postulante siempre contra las puertas, a la expectativa de una nueva legislación, a la expectativa de una serie de cosas.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: El mecanismo sería que si ya estamos dando la posibilidad de que se genere la idoneidad, ¿por qué se genera la idoneidad? Porque han concluido los requisitos que nosotros mismo hemos puesto como legisladores. Ya una vez cumplido, pasan a la siguiente fase y quienes pasen, qué va a pasar, solamente llego hasta el 8.693 y que pena, ya no hay cupo, eso pasa a Concejo, ¿eso es lo que estamos pretendiendo? Vienen demandas.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: Señor Presidente, había dos propuestas, una de la Concejala Ivone Von Lippke y la otra de la Secretaría de Movilidad. Procuraduría por favor, si nos puede aclarar, porque la propuesta de la Concejala Von Lippke era que ya no se consideren los 8.693 sino que se suba a los 10.270.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Eso no estamos acogiendo.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: Pero como cupos. Nosotros lo que hemos pedido es que se amplíe la emisión de los informes.

Concejal Sergio Garnica: De postulantes idóneos.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: De los informes favorables, pero no el número de cupos.

Concejal Sergio Garnica: Así es. Exactamente.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: A lo largo de toda esta discusión estamos.

Concejal Sergio Garnica: Yo estoy yendo más allá por la preocupación que acabo de manifestar.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: Lo que le entendemos entonces, qué pasa si los 10.270 cumplen todos, pero sólo puedo dar cupos a 8.693.

Concejala Daniela Chacón Arias: No pues, es lo que están cambiando de esta ordenanza.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: No, Daniela, cuidado.

Concejala Daniela Chacón Arias: Pero entonces, qué vamos a hacer con la diferencia. Es lo que pidieron, esa es la reforma pedida por la Concejala Von Lippke, fue de ampliar, yo entendía que lo que quería era ampliar los cupos a 10.270, si es que de esos son 10.269 los que se califican, son los que cumplen, eso es lo que yo entiendo que están pidiendo.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: Procuraduría que nos aclare.

Concejal Sergio Garnica: Tenemos que de una vez darles solución.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: ¿Cuál es la propuesta Sergio, para resolver?

Concejal Sergio Garnica: Que sí cumplen.

Concejala Daniela Chacón Arias: Que todos los que cumplan serán habilitados.

Concejal Sergio Garnica: Que si los 10.270 que dice la ordenanza pasan a la siguiente fase y han cumplido lo que la ley y las ordenanzas establecen, se entregue el título habilitante.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Los que hayan cumplido.

Concejal Sergio Garnica: Claro.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Eso es diferente a que la Secretaría tenga la carga obligatoria.



Concejal Sergio Garnica: Y antes de que use la palabra el funcionario de Procuraduría, yo quiero decir algo, ayer tuve una reunión con el señor Procurador que era clave, pero igual me imagino el argumento de la Procuraduría, pero el estudio arrojó que solamente necesitamos 8.693, no es vinculante ni el informe de Procuraduría ni los estudios técnicos. Nosotros, sobre una realidad social es lo que tratamos de legislar, para evitar conflictos y problemas y un tema de discriminación. Para mí, el problema esencial de esto que acaba de mencionar la Concejala Daniela Chacón y que preocupa muchísimo, es cómo vamos a discriminar la entrega de habilitaciones, no podemos. Vamos a llegar al mismo tiempo, de aquí hasta que se cumpla todo este proceso en el mes de octubre y ya ni siquiera nos corresponderá a nosotros como Concejo, con toda seguridad, le corresponderá al siguiente Concejo determinar qué hacemos con el remanente entre los 8.693 y los 10.270, porque ya entramos a una fase; y por eso es importante estrechar los plazos, digamos que es hasta octubre, de octubre hasta que se motiven los informes, hasta que se conozca en Concejo, hasta que vaya a primer y segundo debate, ya se acabó el Concejo, se nos acabó nuestro período, entonces, yo creo que hay un tema de responsabilidad, de dejar solventando y solucionando el problema, y sobre todo las reglas claras a los postulantes, a los ciudadanos.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: A ver si estamos de acuerdo entonces, miembros de la Comisión, Secretaría de Movilidad. Eliminar el último inciso del texto que habla del remanente y acoger la propuesta que es el espíritu de la reforma de la Concejala Ivone Von Lippke.

Concejal Sergio Garnica: Sí, y de la Comisión también.

Concejala Daniela Chacón Arias: Debería ser sobre la base de lo que establece la Ordenanza No. 177 vigente, que ya te establecía la existencia de un remanente. Eso es lo que se está llevando a conocimiento del Concejo.

Concejal Sergio Garnica: Estamos cumpliendo. El remanente lo estamos discutiendo ahora, en la reforma.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: En caso de que exista este remanente, ya no haría falta nueva aprobación si no que están habilitadas.

Concejal Sergio Garnica: No. Presidente, lo que acaba de decir la Concejala fue lo contrario. Ya estamos viendo que puede existir un remanente por los postulantes idóneos, eso ya estamos avocando conocimiento como Concejo, de conformidad con la 177 y tomando una decisión al respecto.

Concejala Daniela Chacón Arias: ¿Cómo está redactada la parte del remanente?

Ing. Mariela Veloz, funcionaria de la Agencia Metropolitana de Control de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial: Señores Concejales, creo que tenemos un punto importante que aclarar, el remanente que se hablaba en la 177, es que, en caso de que, como eran 8.693, no llegasen a cumplir todos y asumamos que cumplen solo 6.000, de esos 2.863 debería decidirse que hacer, en el Concejo.

Concejal Sergio Garnica: Está recogido en el texto.

Ing. Mariela Veloz, funcionaria de la Agencia Metropolitana de Control de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial: Eso estaba así, si es que no llegasen a cumplir. Ahora, lo que entiendo que nos está pidiendo el señor Concejal Garnica es que, como se pide que sean 10.270, que es un número mayor al que estaba en el estudio, y si no llegaran a cumplir todos en el tiempo establecido, automáticamente se eliminarán para que no continúen con la expectativa que algún día van a tener permiso de operación, porque en el otro caso, como había una oferta determinada que tenía que ser cumplida obligatoriamente, si es que llegaban a faltar había que definir qué hacer, pero ahora como estamos con un número mayor, si es que en el tiempo que se establece como máximo no llegasen a cumplir el total de los 10.270, automáticamente se eliminarían, eso es, yo creo, en resumen.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: O sea, el único factor de ampliación es el plazo.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: Si es que no cumplen los 10.270, sólo cumplen los 10.100.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Delegado de Procuraduría.

Concejal Sergio Garnica: Pero sí entregar la habilitación no sólo a los 8.693, sino a los que cumplan.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Dentro del plazo.

Concejal Sergio Garnica: Y esto lo podemos pedir también que se motive en la exposición de motivos, sobre la experiencia de lo que usted, señor Presidente, ha motivado, de la deserción histórica, de los porcentajes de deserción histórica, eso ayuda muchísimo a la motivación.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Yo le voy a pedir, es fundamental, es un pedido del Procurador, Dr. Gianni Frixone, de que en la exposición de motivos se incluya este antecedente histórico de los procesos pasados, indicando los índices de deserción que existieron, es fundamental porque esto motiva aún más lo que estamos reforzando. Por favor, Secretario de Movilidad, a través de la Dra. Flores; citar

un inciso en el que justamente se refuerce esto, en cada proceso iniciaron tantos y terminaron tantos; en las otras administraciones fue dramático. Señor Subprocurador.

Abg. Jofre Cadena funcionario de la Procuraduría Metropolitana: Sólo para completar un poco, en el numeral 5 nosotros hacemos mención a que los informes que emitió la Secretaría y la Agencia no han sido actualizados ni reformados, era por este escenario que no está contemplado, señor Concejal, es de aumentar el cupo, porque si ustedes revisan los antecedentes que están transcritos en nuestro informe, los informes de la Agencia Metropolitana de Tránsito y los de Secretaría, sólo advierten la posibilidad de autorizar o habilitar hasta la segunda fase, nunca hablan de aumentar el cupo.

Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad: Es que esa es la propuesta de la Concejala Von Lippke.

Abg. Jofre Cadena funcionario de la Procuraduría Metropolitana: Eso dicen los informes de la Secretaría y de la Agencia Metropolitana de Tránsito. Entonces, si es que la idea es otorgar los cupos tienen que reformar el informe.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Los informes técnicos no son vinculantes, ni el del Procurador, con todo respeto, no estamos resolviendo aquí, no son camisa de fuerza.

Abg. Jofre Cadena funcionario de la Procuraduría Metropolitana: De ninguna manera señor Concejal. Sólo era para aclarar.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Doctora Andrea Flores.

Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad: Para saber sobre qué corregimos y cómo procedemos con el texto, es aclarar que las propuestas enviadas desde la Secretaría y confirmando lo que dice la Procuraduría, y de acuerdo a nuestros informes técnicos, la propuesta inicial de la Secretaría no topaba el tema de la oferta ni de los requisitos de prelación; y, hablaba al final de un remanente porque todavía respetábamos esa oferta de los 8.693. En atención a la propuesta legislativa de la Concejala Von Lippke es que el texto actual que estamos discutiendo no habla de remanente, no dice nada al final, elimina en el primer párrafo el tema de la oferta, justamente para abrir el tema de cupos, eso únicamente para confirmar entonces sobre el texto de la Concejala Von Lippke hacemos estos cambios que nos han pedido y que este sea enviado al Concejo.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: ¿Estamos de acuerdo?

Concejal Sergio Garnica: La iniciativa legislativa la asumió la Concejala Ivone Von Lippke, porque, ahí ustedes conocen bien, hubo una discrepancia de quién asumía la iniciativa legislativa, eso lo generó por un tema formal, por toda la exposición que se hizo. Llega a la Comisión de Movilidad, avocamos conocimiento, procesamos y nosotros tenemos la potestad y facultad, de acuerdo a la Ordenanza No. 003 y la Resolución C 074, de recoger y hacer nuestro el informe que va a conocimiento del Concejo que en definitiva, de lo que estamos viendo en el Concejo no sabemos ni siquiera qué incorporaciones van a sugerir los señores Concejales, pero ese es el procedimiento, no es que tiene que ir así, intacta, la iniciativa legislativa de un concejal, ni del Alcalde hemos mantenido intactas las iniciativas, sino que hemos recogido las inquietudes.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: ¿Estamos de acuerdo? Acogemos entonces.

Ing. Fausto Miranda, Secretario de Movilidad: La propuesta de la Concejala Von Lippke.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Sí. No sé si podemos enfatizar en el plazo que estamos hablando, para que se incorpore ¿de acuerdo?

Concejal Sergio Garnica: Sí.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: ¿Algo más? Habiendo evacuado todas las observaciones, lo que corresponde es emitir dictamen favorable para que sea conocido en primer debate este proyecto de ordenanza reformativa, con los cambios y observaciones que hemos planteado en este momento. Sírvase tomar votación, señorita secretaria.

Por Secretaría se procede a tomar votación:

Sesión	A favor	En contra	Blanco	Ausente
Eddy Sánchez	1 – A favor del proyecto de ordenanza con todas las observaciones, cambios y sugerencias.			
Daniela Chacón	1 – Señalando que la votación es para que el informe sea conocido a primer debate, no favorable al contenido de la propuesta.			

Sergio Garnica	1 – A favor del proyecto de ordenanza con todas las incorporaciones, cambios y sugerencias que el día de hoy se han acogido, una a una.			
Eduardo del Pozo				1
Patricio Ubidia				1
Votación total:	3			2

Resolución:

La Comisión de Movilidad, luego de conocer y analizar el expediente, junto con las observaciones formuladas por las y los Concejales Metropolitanos; en sesión ordinaria realizada el 22 de noviembre de 2017 y con fundamento en los artículos 57, literal a), 87 literal a), 130, 137 y 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, acogiendo las observaciones propuestas por las y los Concejales, así como en los informes que conforman el expediente, emite **DICTAMEN FAVORABLE**, para que el Concejo Metropolitano conozca el proyecto de Ordenanza Metropolitana Reformatoria a la Ordenanza Metropolitana No. 177, sancionada el 18 de julio de 2017, del Régimen Administrativo de Taxis del Distrito Metropolitano de Quito.

Cabe señalar que la Concejala Daniela Chacón solicita que en el dictamen conste que su voto es a favor para que el presente asunto sea conocido por el Concejo Metropolitano, mas no que es a favor del texto del proyecto ya que manifiesta no estar de acuerdo con el mismo.

El texto que contiene las observaciones recogidas por la Comisión se adjunta al acta como anexo No. 4.

Siendo las 12h30, se clausura la sesión. Firman para constancia de lo actuado el señor Presidente de la Comisión y el señor Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito.



Lic. Eddy Sánchez
Presidente de la Comisión



Abg. Diego Cevallos
**Secretario General del Concejo
 Metropolitano de Quito**

Marisela C. /

ANEXO 1



MATRIZ DE OBSERVACIONES REALIZADAS EN PRIMER DEBATE

Dentro del texto de Ordenanza se han incorporado las observaciones presentadas por los Concejales en la sesión de Concejo realizada el 19 de Octubre de 2017, y se agrupó el contenido de la Ordenanza de modo más ordenado, se estableció las competencias de las dependencias municipales encargadas de implementar medidas para promover la bicicleta y la caminata como modos de transporte sostenibles.

CONCEJAL	OBSERVACIÓN	COMENTARIO
LUIS REINA	En el artículo 1 solicita incorporar a continuación del medio se incorpore "y que promueve una vida activa y saludable".	Se incorpora observación.
	Solicita sustituir donde dice "bicicleta" por "vehículos no motorizados".	No se incorpora. La Ordenanza define que se promueve a la bicicleta y la caminata como parte de los diferentes modos de transporte sostenibles.
	En el artículo 6, debe cambiarse la redacción a fin de que se incentive el uso del transporte público.	No se incorpora. Tal como consta en el artículo 1 de la Ordenanza se establece el ámbito de acción, es decir, la promoción de la bicicleta y la caminata como parte de los diferentes modos de transporte sostenibles. Ordenanza 194.
	En el literal g) del artículo 6 se debe incorporar a los operadores del transporte público y/o comercial	Se incorpora "...la participación de los actores de la movilidad", ya que se necesita la participación de

	<p>Respecto de la transitoria donde se establece un incremento anual al presupuesto, solicita que sea por un periodo de 10 años para luego de ese someterse a un periodo de evaluación.</p> <p>Solicita evaluar el periodo de designación de los delegados a la mesa institucional, ya que le parece ilógico que se establezca una agenda de trabajo para 4 años y los delegados a la mesa funciones únicamente 2.</p>	<p>todos para promover los diferentes modos de transporte sostenible.</p> <p>No se incorpora. La evaluación de la ejecución de la realiza al final del ejercicio económico y dentro de la reforma (a medio año). El aumento del presupuesto debe ser anual y cada año debe estar sujeto a su evaluación y cumplimiento.</p> <p>No se incorpora. La Ordenanza pretende que se defina una agenda de trabajo a 4 años y dentro de la ejecución del plan exista alternabilidad de las organizaciones para que puedan participar y realizar el seguimiento respectivo. Observación de quienes ocupan la silla vacía.</p>
<p>JORGE ALBÁN</p>	<p>La obra pública es la que va a facilitar el uso de medios de transporte no motorizados, las aceras no prestan las facilidades necesarias. En el artículo 12 se debe implementar que toda obra pública tenga un estudio de impacto o las facilidades que esta va a prestar para el peatón y para quien use vehículos no motorizados.</p>	<p>En el Art. 13 se clarifican las competencias de la EPMOP para la incorporación de estos conceptos en la ejecución de obras.</p> <p>El proyecto de Ordenanza contempla en la disposición</p>

		<p>transitoria décimo segunda la obligatoriedad para expedir del Manual de Aceras que permite las intervenciones en aceras por parte de EPMIMOP, Zonales y ciudadanos.</p> <p>Se incorpora la observación.</p>
<p>SERGIO GARNICA</p>	<p>Solicita se aclare lo establecido en el artículo 3 que establece la frase "<i>sin tracción mecánica</i>" dejando fuera a la bicicleta, debe revisarse la frase.</p> <p>Requiere que los cuadros que se señalan en la exposición de motivos tengan la fuente de la información.</p> <p>En los artículos 3 y 5 solicita incorporar el término "o mixtos" a continuación de "<i>a propulsión humana</i>".</p> <p>Se debe ajustar el objeto de la Ordenanza con el título de la misma.</p>	<p>Se incorpora la observación.</p> <p>Se ajusta el texto de la ordenanza para evitar confusiones.</p>
<p>SOLEDAD BENÍTEZ</p>	<p>En el artículo 5 se establece que el Municipio proporcionará los medios necesarios pero no se señala cuáles.</p> <p>En el artículo 6 se confunden finalidades con objetivos.</p> <p>En el capítulo II se habla de la institucionalidad, se confunden algunos temas. Se deben incorporar una sección de competencias y atribuciones.</p> <p>Le parece importante definir las obligaciones y responsabilidades que tenemos como peatones.</p>	<p>Se incorpora la observación y se ajusta el texto de la Ordenanza.</p> <p>Se incorpora la observación y se ajusta el texto de la Ordenanza.</p> <p>Se incorpora la observación y se ajusta el texto de la Ordenanza.</p> <p>Se incorpora la observación y se ajusta el texto de la Ordenanza.</p> <p>No se incorpora la observación, ya que los derechos de ciclistas y peatones se encuentran establecidos en la Ley Orgánica de</p>

	<p>En el artículo 11 donde se crea la institucionalidad, no se señalan los recursos.</p> <p>En el artículo 18 se debe replantear la construcción de los principios</p> <p>Es necesario incorporar un artículo que integre la planificación desde todos los sectores la implementación de esta política, con objetivos medibles, metas, indicadores, recursos financieros con construcción participativa.</p>	<p>Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su reglamento.</p> <p>No se incorpora la observación. La Ordenanza se encarga de definir con claridad el ejercicio de la competencia en materia de movilidad que le corresponde a la Secretaría de Movilidad, Empresa Pública de Movilidad y Obras Públicas y a la Agencia Metropolitana de Tránsito, y que en la actualidad ya la ejercen.</p> <p>No se crea institucionalidad más allá de la existente.</p> <p>No se incorpora la observación. El proyecto de Ordenanza contempla el cumplimiento de ciertos principios que son fundamentales para la planificación.</p> <p>Se incorpora la observación y se ajusta el texto de la Ordenanza para desarrollar las competencias de las entidades municipales.</p>
--	--	---

f

<p>Incorporado en el artículo 11, literal r) y en la disposición transitoria primera.</p>	
<p>Se incorpora la observación y se ajusta el texto de la Ordenanza. La Ordenanza manda a la Secretaría de Movilidad a elaborar el Plan Integral de Movilidad en Bicicleta y Caminata.</p>	<p>Debe ser parte de la Ordenanza el plan de movilidad sostenible donde se establezca la planificación a largo plazo de la Municipalidad sobre este tema.</p>
<p>Este plan deberá ser construido de forma participativa.</p>	
<p>Se incorpora la observación. La Ordenanza establece que dentro del Plan se desarrollen metas a corto, mediano y largo plazo.</p>	<p>En el capítulo de la infraestructura debe establecerse una planificación con objetivos a corto, mediano y largo plazo.</p>
<p>La planificación debe ser técnica y las metas deben constar en el plan que se realice para el efecto.</p>	
<p>Se incorpora la observación y se ajusta el texto de la Ordenanza.</p>	<p>Que los espacios públicos sean continuos, amigables y seguros.</p>
<p>Se incorpora la observación y se ajusta el texto de la Ordenanza en</p>	<p>Solicita que el control sobre el espacio público como aceras sea eficiente y se hagan campañas para la construcción de</p>

	<p>espacios adecuados según la normativa.</p> <p>Solicita que en la construcción de obra pública se construyan baños públicos.</p> <p>Solicita que se determinen o analicen la posibilidad de implementar zonas de peatonización.</p> <p>Solicita que en las disposiciones transitorias se establezca la implementación un plan de movilidad sostenible.</p>	<p>las disposiciones décima tercera, décima cuarta y décima quinta.</p> <p>No se incorpora la observación dentro del texto. No es objeto de regulación de la Ordenanza.</p> <p>La Ordenanza ya incluye la obligación de implementar zonas peatonalizadas o pacificadas al tránsito mediante la elaboración de los estudios técnicos que correspondan.</p> <p>La elaboración del Plan forma parte de la Ordenanza.</p>
<p>ANABEL HERMOSA</p>	<p>Es necesario que la infraestructura sea inclusiva y de calidad, para atender a las personas con discapacidad.</p> <p>Se deben implementar criterios para la implementación de señalética para las personas con discapacidad visual y auditiva.</p> <p>En el artículo 3 se deja fuera a la bicicleta eléctrica, se debe revisar para no dejarle suelta.</p>	<p>El criterio de inclusión es un eje transversal dentro de la Ordenanza. Puede observarse desde la pirámide de movilidad.</p> <p>No se incorpora la observación. Los criterios para la implementación de señalética son emitidos por entidades técnicas. Esta ordenanza no es competente para desarrollar ese aspecto.</p> <p>Se incorpora la observación y se ajusta el texto de la Ordenanza.</p>

fp

<p>En lo que respecta a la parte intermodal, se debe planificar adecuadamente a fin de integrar las rutas y mejorar la infraestructura. Se debe otorgar un plazo para que se presente una programación para readecuar y verificar el estado de las ciclovías.</p>	<p>Se incorpora la observación y se ajusta el texto de la Ordenanza.</p>
<p>En la disposición transitoria segunda se habla del sector de la educación, respecto de las actividades extracurriculares, al estar reguladas exclusivamente por el Ministerio del ámbito, sugiere que se lo deje únicamente en "actividades".</p>	<p>Se incorpora la observación y se ajusta el texto de la Ordenanza.</p>
<p>IVONNE VON LIPPKE</p>	<p>Solicita que al momento de la implementación de la Ordenanza se presente un informe de la Secretaría General de Planificación y Administración General respecto de la asignación de recursos para el desarrollo de la infraestructura.</p> <p>No se incorpora la observación. La ordenanza no contempla nuevas competencias, sino que desarrolla los mecanismos para ejercer las que poseen actualmente. Y esta observación fue discutida por la Comisión para emitir el informe para primer debate. Existen varios ejemplos de ordenanzas que desarrollan mecanismos para ejercer las competencias de las instituciones municipales.</p>
<p>Se ha clarificado que no se está creando nueva institucionalidad sino jerarquizando y fortaleciendo</p>	<p>Se ha clarificado que no se está creando nueva institucionalidad sino jerarquizando y fortaleciendo</p>

	<p>Solicita que se aumente la palabra "ciclista" luego de "infraestructura".</p>	<p>la existente en la Secretaría de Movilidad.</p> <p>No se incorpora la observación ya que no solo se desarrolla asunto de infraestructura ciclista, sino también peatonal. Se ajusta el texto.</p>
<p>LUISA MALDONADO</p>	<p>Solicita que se detallen los "medios necesarios" establecidos en el artículo 5.</p> <p>En el artículo 14, al final, después de "cada año" sugiere aumentar "en un porcentaje proporcional al número de usuarios en el Distrito".</p>	<p>Se incorpora la observación y se ajusta el texto de la Ordenanza.</p> <p>Resulta complicado poner un porcentaje de aumento sin un criterio técnico de planificación, considerando que quienes deben implementar la ordenanza son: 1) La Secretaría de Movilidad, 2) Agencia Metropolitana de Tránsito, y 3) La EPMMOP.</p> <p>Proponemos señalar que los recursos que se obtengan de las multas de tránsito serán destinados de manera preferente al cumplimiento de la presente ordenanza.</p> <p>Se incorpora la observación como</p>
	<p>En el artículo 24, al final del artículo a continuación de</p>	

f

	<p>"movilidad", incorporar "La Autoridad Metropolitana rectora de la movilidad coordinará con la Agencia Nacional de Tránsito los contenidos exigidos para la renovación y obtención de la licencia de conducir, en lo relacionado al tema la movilidad sostenible."</p>	<p>disposición transitoria para que la Secretaría de Movilidad inicie un proceso de coordinación institucional con la ANT para sugerir los criterios de movilidad sostenible que puedan ser incorporados al proceso de obtención o renovación de licencias de conducir.</p>
CARLOS PÁEZ	<p>En el artículo 31 solicita se aumente "lo que será un tema a tratar en las mesas interinstitucionales para conocimiento de la comunidad."</p> <p>En el artículo 14 se parte de una base complicada, solicita se reformule en términos porcentuales para que no dependa del presupuesto del año anterior.</p>	<p>Se incorpora y se ajusta el texto, en el artículo 18, literal d).</p> <p>Resulta complicado poner un porcentaje de aumento sin un criterio técnico de planificación, considerando que quienes deben implementar la ordenanza son: 1) La Secretaría de Movilidad, 2) Agencia Metropolitana de Tránsito, y 3) La EPMMP.</p> <p>Proponemos señalar que los recursos que se obtengan de las multas de tránsito serán destinados de manera preferente al cumplimiento de la presente</p>

		ordenanza.
SUSANA CASTAÑEDA	<p>En la conformación es imperante que se integre el Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda.</p> <p>Consulta si existe un diagnóstico sobre las zonas donde se van a implementar las nuevas rutas y si es que fue considerado el estudio que se encuentre vigente desde hace varios años sobre la ampliación al sur y a los sectores de la ruralidad.</p> <p>Debe incorporarse el detalle tanto presupuestario como el cronograma para la implementación de la propuesta.</p>	<p>Se incorpora la observación y se ajusta el texto de la Ordenanza.</p> <p>No es parte del objeto de la Ordenanza pero sí del Plan Integral de Movilidad en Bicicleta y Caminata por lo que se deberá dar seguimiento.</p> <p>No se incorpora la observación. La evaluación presupuestaria se la hace cada año, donde se conoce las inversiones y gastos realizados para el ejercicio de sus competencias.</p> <p>El Plan Integral de Movilidad en Bicicleta y Caminata deberá contener información de implementación tal como dispone la disposición transitoria primera.</p>

ANEXO 2

COMISIÓN DE MOVILIDAD

ORDENANZA	FECHA	SUMILLA
PRIMER DEBATE:		
SEGUNDO DEBATE:		
OBSERVACIONES:		

Señor Alcalde, para su conocimiento y el del Concejo Metropolitano de Quito, remitimos el siguiente Informe emitido por la Comisión de Movilidad, con las siguientes consideraciones:

1.- ANTECEDENTES:

1.1.- El Concejo Metropolitano, en sesión ordinaria de Concejo Metropolitano de 19 de octubre de 2017, conoció y analizó en primer debate proyecto de Ordenanza Metropolitana que Prioriza, Regula, Facilita y Promociona la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito, al cual se formularon varias observaciones. En el debate participó el señor Galo Eduardo Cárdenas, representante de los Colectivos Ciudadanos de Ciclistas, ocupantes de la silla vacía para este proyecto normativo.

1.2.- Mediante oficio No. SG-2991 de 19 de octubre de 2017, la Secretaría General del Concejo remite las observaciones formuladas al referido proyecto normativo en la sesión señalada en el numeral precedente.

1.3.- La Comisión de Movilidad, en sesión ordinaria de 22 de noviembre de 2017 conoció y analizó las observaciones formuladas en el primer debate al proyecto de Ordenanza Metropolitana que Prioriza, Regula, Facilita y Promociona la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

2.- DICTAMEN DE LA COMISIÓN:

La Comisión de Movilidad, luego de conocer y analizar el expediente, junto con las observaciones formuladas por las y los Concejales Metropolitanos; en sesión ordinaria realizada el 22 de noviembre de 2017 y con fundamento en los artículos 57, literal a), 87 literal a), 130, 137 y 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, acogiendo las observaciones propuestas por las y los Concejales, así como las formuladas por los ocupantes de la silla vacía, emite **DICTAMEN FAVORABLE**, para



SECRETARÍA GENERAL DEL
CONCEJO



que el Concejo Metropolitano conozca el proyecto de Ordenanza Metropolitana que Prioriza, Regula, Facilita y Promociona la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

Dictamen que la Comisión pone a consideración del Concejo Metropolitano.

Atentamente,

Lic. Eddy Sánchez

**Presidente de la Comisión
de Movilidad**

Abg. Daniela Chacón

Concejala Metropolitana

Abg. Sergio Gatica Ortiz


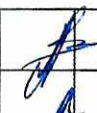


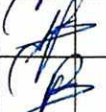


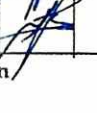
Concejal Metropolitano

Abg. Eduardo Del Pozo

Concejal Metropolitano

Adjunto expediente y proyecto de Ordenanza.

Elaborado por:	Abg. Jaime Morán Paredes	24/11/2017	
Revisado por:	Abg. Diego Cevallos Salgado	24/11/2017	
Verificación de la votación	Marisela Caleño	24/11/2017	

Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito				
Registro Entrega Expedientes				
Concejal	Fecha entrega		Fecha devolución	
Eddy Sánchez	24/11/2017		24/11/2017	
Sergio Garnica	24/11/2017		24/11/2017	
Daniela Chacón	24/11/2017		24/11/2017	
Eduardo Del Pozo	24/11/2017		24/11/2017	
		Fecha		Recepción
Entrega Alcaldía Metropolitana				



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En Ecuador, gracias al nuevo ordenamiento jurídico nacional y al proceso de descentralización a partir del 2008, en varias ciudades se han construido vías y senderos para bicicletas. En la actualidad se cuenta con leyes, reglamentos, planes y políticas para el transporte en general; sin embargo, la toma de decisión e implementación por parte de las autoridades sobre movilidad sostenible aún es escaso. A nivel nacional, el país se encuentra en un estado inicial en políticas públicas de movilidad sostenible, donde ciudades como Cuenca, Loja, Manta y Quito¹ han dado sus primeros pasos.

En la ciudad de Quito, particularmente, el proceso inició en el año 2003, cuando un grupo de ciudadanos preocupados por la contaminación ambiental se reunieron en el Seminario Taller "*Ciclovías para Quito*", sentando así las bases para lo que sería el Ciclopaseo, espacio dominical que perdura hasta la actualidad en la capital. En el Plan Maestro de Movilidad 2009 se consideró por primera vez a la bicicleta como un medio de transporte en la ciudad.² A partir de estas acciones, en el año 2012 se implementó el primer sistema de bicicleta pública BiciQ con el objetivo de promover el uso de medios no motorizados, conseguir ciudades más humanas y reconocer como medios prioritarios a los peatones y bicicletas. Posteriormente el Centro Austriaco de Investigación para la movilidad, entregó una certificación de reconocimiento internacional de Planificación de Políticas de Calidad para el Tráfico de Bicicletas (BYPAD)

Un eje fundamental en la seguridad de los peatones y la promoción del uso de la bicicleta a nivel nacional ha sido la participación activa de colectivos de peatones y ciclistas, estas iniciativas han sido reflejadas en la Constitución de 2008.

El 22 de septiembre de 2014, la ciudad de Quito suscribió la Carta Internacional del Caminar a través de la cual la ciudad se comprometió a incrementar la movilidad integral, diseñar, gestionar espacios y lugares para las personas, mejorar la integración de las redes peatonales, desarrollar planes de uso de suelo que beneficien a las redes peatonales, reducir el peligro de atropellos y seguridad personal, aumentar el apoyo de las instituciones y desarrollar una cultura del caminar.

Q

¹ Nataly Pinto Alvaro, Frank Fuentes, David Alcivar. La situación de la bicicleta en Ecuador: avances, retos y perspectivas. (2015). Friedrich Ebert Stiftung.

² <http://www.flacsoandes.edu.ec/biblio/catalog/resGet.php?resId=52558>

f

Del mismo modo, el 25 de septiembre de 2015, 193 líderes mundiales, incluido el Ecuador, ratificaron los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), también conocidos como Objetivos Mundiales, los cuales representan un llamado universal a la adopción de medidas para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que todas las personas gocen de paz y prosperidad. Su objetivo 11 establece que se debe fomentar el desarrollo de ciudades inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.³

Entre el 17 y el 20 de octubre de 2016, se desarrolló en la ciudad de Quito, la sede de HABITAT III, alineándose a la política de sustentabilidad acogida en este foro realizado por la Organización de la Naciones Unidas.

SINIESTROS OCURRIDOS A PEATONES Y CICLISTAS EN LOS AÑOS 2015 Y 2016

Hasta el mes de Julio de 2017, la Agencia Metropolitana de Tránsito ha registrado 803, atropellos, 720 heridos y un saldo de 39 fallecidos. Comparando los datos desde el año 2015 -cuando asumimos la competencia en materia de tránsito y transporte- se puede deducir que en relación al año 2015 existían 1047 atropellos, dentro del primer semestre y en el año 2016, existieron 754 atropellados. Es decir, que del año 2015 al 2016 hubo una reducción de aproximadamente el 27%. Mientras que en los años 2016 al 2017, dentro del primer semestre, los atropellos aumentaron en un 11%, tal como se demuestra en la tabla No 1.

Tabla No 1. Comparativo de siniestros ocurridos a peatones registrados por la AMT años 2015 y 2016

	Atropellos			Fallecidos			Heridos		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Enero-Junio	1047	754	803	48	31	39	1191	608	720
Julio-Diciembre	1123	874	-	30	47	-	1188	803	-
TOTAL	2170	1628	803	78	78	39	2379	1411	720

Fuente: Agencia Metropolitana de Tránsito

Algo similar ocurre con los ciclistas, en el año 2017 se han registrado 58 atropellos, 45 heridos y 3 fallecidos. Haciendo un comparativo desde el 2015, en el primer semestre del año 2015 y del 2016 existe un aumento progresivo de atropellos registrados. La cifra de

³ <http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>

heridos excede a los datos presentados en el 2015 y 2016 dentro del primer semestre y finalmente, el número de fallecidos es mayor.

	Atropellos			Fallecidos			Heridos		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Enero-Junio	39	55	58	1	1	3	35	31	45
Julio-Diciembre	70	64	-	1	3		67	52	-
TOTAL	109	119	58	2	4	3	102	83	45

Fuente: Agencia Metropolitana de Tránsito

Sin embargo, las estadísticas de accidentabilidad no necesariamente reflejan las cifras reales de incidentes, debido a que muchos de los mismos no son reportados o denunciados. También es conveniente mencionar que el aumento de siniestros se puede explicar por el incremento de ciclistas en la urbe.

BENEFICIOS DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE: ECONÓMICOS, AMBIENTALES, SOCIALES Y EN LA SALUD

Tomando en cuenta el ejemplo de otras ciudades, se ha demostrado que el uso de la bicicleta y otros medios amigables con el ambiente, y eficientes son opciones para mejorar la movilidad urbana. Se ha evidenciado los beneficios reflejados en la salud, en el medio ambiente y en el uso más efectivo del espacio urbano. Es primordial potenciar la bicicleta y el caminar como una opción para la movilidad dentro de la ciudad de Quito con el objetivo estratégico de reducir los índices de contaminación, la incidencia de enfermedades relacionadas y transformar la experiencia de transitar en la ciudad.

“La importancia del caminar en los nuevos modelos de movilidad sostenible de carácter urbano es fundamental, siendo clave a la hora de planificar configuraciones urbanas amables con el conjunto de sus habitantes. En este sentido es necesario recordar que todos somos peatones y que por lo tanto cuando beneficiamos los desplazamientos a pie así como la propia estancia peatonal, contribuimos de manera directa a mejorar la cohesión social de nuestros municipios así como la igualdad de oportunidades en el uso y el disfrute del espacio público”.⁴

⁴ <http://www.ciudadesquecaminan.org/qui%C3%A9nes-somos/>

Q

X

Ante los efectos que se producen por el cambio climático y sus consecuencias en las ciudades, las políticas públicas deben trabajar de cerca con ideas sustentables de descarbonización, de manera que se mejore la calidad del aire y se utilicen menos recursos naturales. En este sentido, el uso de la bicicleta y el caminar, como medios de transporte, generan una disminución de las emisiones de dióxido de carbono considerable. Además la necesidad de compra de combustibles y energía se ve disminuida dejando además una huella de carbono muy insignificante. Cabe recalcar que de acuerdo con la Secretaría de Ambiente del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, *“la Huella de Carbono calculada para la ciudad es en total 5.164.946 ton CO₂eq, distribuida de la siguiente manera: sector transporte con el porcentaje más alto respecto al total de las emisiones (56%) emite 2.902.402 ton CO₂eq, en segundo lugar el sector residencial, comercial e institucional con una generación de emisiones de 1.016.305 ton CO₂e (20%), el sector de residuos sólidos con 661.689 ton CO₂e (13%) y finalmente con un porcentaje de 11% el sector industrial con 584.550 ton CO₂eq.”*⁵

*“La caminabilidad ha llegado a un punto de inflexión”. Así es como la consultora ARUP resumía los resultados de un estudio —Cities Alive: Towards a walking world—, realizado en más de 80 ciudades del mundo, que analiza los efectos de las políticas enfocadas a favorecer la peatonalización de los espacios públicos y cuáles son las medidas que pueden ayudar a su implementación. Una de las conclusiones del informe es que este tipo de políticas son una parte esencial de la recuperación del espacio público por parte de los ciudadanos, es decir, sostiene que facilitar la acción de caminar es clave en la planificación futura de las ciudades.*⁶

El Plan Decenal de Salud 2015-2025 elaborado por la Secretaría de Salud del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito establece que las cinco primeras causas de mortalidad en Quito son las enfermedades cerebrovasculares (6.3%), influenza y neumonía (5.6%), enfermedades isquémicas del corazón (5.3%), diabetes (5.3%) y accidentes de transporte terrestre (4.5%), siendo estos últimos la principal causa de muerte en hombres entre 15 y 35 años de edad. *“En conjunto las enfermedades crónicas no transmisibles más comunes (circulatorias, neoplasias, diabetes y respiratorias crónicas) constituyen un 53% de muerte en el DMQ (50% en Ecuador).”*⁷

Los datos y estudios apuntan a los beneficios de aplicar este tipo de medidas, como el hecho de que aquellas ciudades con mayores espacios caminables experimentan beneficios

⁵ <http://www.quitoambiente.gob.ec/ambiente/index.php/cambio-climatico/programas-y-proyectos/reduccion-y-compensacion-de-la-huella-de-carbono-en-el-dmq>

⁶ http://elpais.com/elpais/2016/09/16/planeta_futuro/1474038734_143707.html

⁷ Plan Decenal de Salud 2015-2025 del Distrito Metropolitano de Quito, página 32

①

f

económicos y sobretodo en favor de la redistribución económica y el emprendimiento, ya que el comercio local se ve favorecido por un mayor tránsito de peatones, además de beneficios ecológicos y de movilidad, con la reducción de tránsito motorizado especialmente de vehículos privados. Existen también otros beneficios como la relación entre la práctica de caminar y la mejora general de la salud, incluso, como apuntó un estudio de la Universidad de Queensland, de la salud mental, o el hecho de que los barrios con grandes espacios peatonales atraen a ciudadanos a vivir en ellos.⁸

La bicicleta es una tecnología que está subrepresentada en la ciudad, pero podría ser considerada un eje fundamental que acercará a Quito a cumplir los Objetivos de Desarrollo Sostenible y el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito. Una visión de movilidad integral busca generar las mejores condiciones para que los ciudadanos se movilicen diariamente y que lo hagan de la manera más sostenible y eficiente posible. De allí que dentro de los objetivos de esta visión se encuentran reducir el crecimiento vehicular, fomentar el uso de medios de transporte más eficientes, alcanzar estándares de calidad ambiental en la ciudad, mejorar la salud, brindar condiciones que garanticen la seguridad vial de todos los actores de movilidad y la reducción de la contaminación con la implementación de tecnologías de bajo impacto ambiental a bajo costo. Incorporar este tipo de transporte permitirá que el paradigma de una movilidad eficiente emerja siendo más eficiente, eficaz y económico para los traslados personales dentro de la urbe quiteña.

Desde la perspectiva económica, el ciclismo es una iniciativa que promete crecimiento y rendimientos crecientes en ámbitos como la inversión en educación e innovación, que a su vez, buscarán adherirse a los principios de desarrollo sostenible. Por otro lado se busca fomentar una economía de bajo carbono, que es amigable con el ambiente por el reducido gas de invernadero, dióxido de carbono, que es emitido. Existe la posibilidad de producir y reforzar el turismo de ciclismo en la ciudad, lo que incentivaría la economía respondiendo a la necesidad de generar recursos sostenibles en el tiempo. Esto conlleva a la creación de empleos por un crecimiento en la demanda de los mismos, comprobado por estudios realizados por el Club de la Industria Ciclista conjuntamente con la Federación de Ciclistas Europea. Finalmente, se empodera la productividad de la industria propiciando una expansión del mercado y de la industria per se.

PLAN METROPOLITANO DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL



⁸ http://elpais.com/elpais/2016/09/16/planeta_futuro/1474038734_143707.html

X

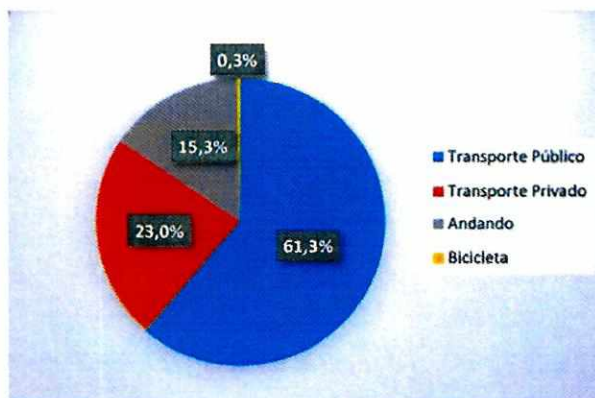
Acorde al Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2014, el Distrito Metropolitano de Quito cuenta con una población de 2'239.191 habitantes⁹, genera un total global de 4'600.000 viajes (5'300.000 etapas), que se distribuyen en los distintos modos de transporte, sean motorizados o no motorizados y en sus distintas clasificaciones. Donde se demuestra que el modo preferencial de desplazamiento de los habitantes en el Distrito es el transporte público que, en términos generales, representa el 61,3% y por otro lado se encuentran los el transporte privado o particular con el 23%.¹⁰

Tabla No. 1
Número de viajes en los diferentes modos de transporte proyectados al 2014

Motorizado	Transporte Público ⁴	2.800.000	61,3%
	Transporte Privado ⁵	1.050.000	23,0%
No Motorizados	Peatonal	700.000	15,3%
	Bicicleta	15.000	0,3%
		4.565.000	100,0%

Elaboración Propia. Fuente: Estudio de movilidad - proyecto Metro de Quito - 2011

Figura No. 1
Proporción de la distribución modal de viajes desglosada por modos de transporte - 2014



Elaboración Propia. Fuente: Estudio de movilidad - proyecto Metro de Quito - 2011

Del cuadro anterior, se desprende que existe una baja participación correspondiente a los viajes en bicicleta en la distribución modal de los viajes en el DMQ, pues apenas llega al 0,3% (14.500 viajes/día), situación que refleja que este modo de transporte aún no se ha masificado.

⁹ Censo del 2010, INEC.

¹⁰ Ordenanza 0041. Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial. Diagnóstico de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito. (2014). Secretaría de Movilidad.

①

✍

A partir de la implementación del servicio de bicicleta pública – “bici-Quito” en agosto del 2012 con 25 estaciones y 425 bicicletas, poco a poco ha incrementado la baja participación de viajes en bicicleta en el total de número de viajes diarios que se realizan en la ciudad. Ello también ha contribuido para que la ciudadanía empiece a pensar en la bicicleta como un modo de transporte.

En atención a los argumentos esgrimidos, las experiencias internacionales, y la realidad presente en el Distrito Metropolitano de Quito es necesario establecer un nuevo marco normativo que tenga por objeto plantear mecanismo y herramientas que permitan aplicar, dentro del Distrito Metropolitano de Quito, conceptos de desarrollo sostenible propuestos para la nueva agenda urbana, para disminuir brechas de desigualdad e inequidad en el espacio público vial en el marco de las competencias municipales en materia de tránsito.

CONSIDERANDO

Que, el artículo 227 de la Constitución de la República del Ecuador 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 Art. 238 de la Constitución de la República del Ecuador, determina que 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, el Art. 240, de la Constitución de la República del Ecuador, sintetiza que los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales;

Que, el Art. 264, numeral 6, de la Constitución de la República del Ecuador en concordancia con el literal f) del artículo 55 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización establece como competencia exclusiva de los gobiernos municipales: “Planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro de su territorio cantonal”;

Que, el Art. 415 de la Constitución de la República del Ecuador establece que el Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados adoptarán políticas integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y de uso del suelo e incentivarán y

facilitarán el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclovías;

Que, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), establece en su artículo 54, literal f) que el gobierno autónomo descentralizado municipal deberá *“prestar los servicios públicos y construir la obra pública cantonal correspondiente, con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, solidaridad, interculturalidad, subsidiariedad, participación y equidad”*;

Que, el artículo 84 literal q) del COOTAD, confiere a los gobiernos de los Distritos Metropolitanos, la competencia exclusiva para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre dentro de su territorio;

Que, el artículo 364 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) dispone que los *“ejecutivos de los gobiernos autónomos descentralizados podrán dictar o ejecutar, para el cumplimiento de sus fines, actos administrativos, actos de simple administración, contratos administrativos y hechos administrativos”*; y, que en concordancia con el segundo inciso del artículo 367 ibídem, los actos administrativos podrán extinguirse o reformarse en sede administrativa por razones de legitimidad o de oportunidad;

Que, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), establece en su artículo 2 que la referida ley, en cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en los siguientes principios generales: 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*



- c) Disponer de espacios gratuitos y libres de obstáculos, con las adecuaciones correspondiente, para el parqueo de las bicicletas en los terminales terrestres, estaciones de bus o similares;*
- d) Derecho preferente de vía o circulación en los desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías; (...)"*

Que, en su parte pertinente el Artículo 102 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que: "(...) Los GADs metropolitanos o municipales, de acuerdo a la realidad de su circunscripción y en el marco del plan de ordenamiento territorial, previo a la construcción de edificaciones, deberán exigir el estudio técnico de impacto vial, con el fin de precautelar el buen uso de las vías e infraestructura urbana y garantizar una movilidad adecuada.

Los GADs metropolitanos o municipales deberán además destinar parte de la infraestructura vial a los peatones, con el fin de incrementar las condiciones de seguridad de este sector."

Se prohíbe el uso y apropiación de espacios públicos como sitios de operación exclusiva para la prestación de servicios de transporte comercial terrestre.

Que, los artículos 103 Y 104 del RALOTTSV determinan que: "los GADs, en su respectiva jurisdicción, deberán realizar estudios de factibilidad, previo a la incorporación de carriles exclusivos de bicicletas o ciclo vías"; y, "Para el diseño vial de ciclo vías se considerará la morfología de la ciudad y sus características especiales".

Que, el artículo 105 de la norma Ibidem establece que: " Los GADs deberán exigir en proyectos de edificaciones y áreas de acceso público, zonas exteriores destinadas para circulación y parqueo de bicicletas, dando la correspondiente facilidad a las personas que utilizan este tipo de transportación en viajes pendulares."

Que, el artículo artículo 302 del RALOTTSV, contemplan los derechos de los ciclistas en materia de movilidad.

Que, con informe técnico SM-CTNM-IT-006-17, emitido el 8 de junio del 2017 la Secretaría de Movilidad emite su informe favorable.



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: *“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 artículo 84 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial manifiesta que *“Están sujetas a las disposiciones del presente Libro, todas las personas que como peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas o conductores de cualquier clase de vehículos, usen o transiten por las vías destinadas al tránsito en el territorio nacional.”;*

Que, el artículo 198 de la LOTTTSV establece que; *“Son derechos de los peatones los siguientes:*

- a) Contar con las garantías necesarias para un tránsito seguro;*
- b) Disponer de vías públicas libres de obstáculos y no invadidas;*
- c) Contar con infraestructura y señalización vial adecuadas que brinden seguridad;*

- d) Tener preferencia en el cruce de vía en todas las intersecciones reguladas por semáforos cuando la luz verde de cruce peatonal esté encendida; todo el tiempo en los cruces cebra, con mayor énfasis en las zonas escolares; y, en las esquinas de las intersecciones no reguladas por semáforos procurando su propia seguridad y la de los demás;*
- e) Tener libre circulación sobre las aceras y en las zonas peatonales exclusivas;*
- f) Recibir orientación adecuada de los agentes de tránsito sobre señalización vial, ubicación de calles y nominativas que regulen el desplazamiento de personas y recibir de estos y de los demás ciudadanos la asistencia oportuna cuando sea necesario; (...)*

Que, el artículo 204 de la LOTTTSV, determina como derechos de los ciclistas, entre otros:

- “a) Transitar por todas las vías públicas del país, con respeto y seguridad, excepto en aquellos en la que la infraestructura actual ponga en riesgo su seguridad, como túneles y pasos a desnivel sin carril para ciclistas, en los que se deberá adecuar espacios para hacerlo;*
- b) Disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras, como ciclovías y espacios similares;*



Que con informe legal S/N, el 10 de agosto de 2017 la Procuraduría Metropolitana emite su informe favorable.

Que, es prioridad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito priorizar la movilidad sostenible, con beneficios sociales, económicos y ambientales;

En ejercicio de sus atribuciones legales, contenidas en el artículo 2 numeral 1; y, el artículo 57 literal a) y 87, literal a) del COOTAD:

EXPIDE:

ORDENANZA METROPOLITANA QUE PRIORIZA, REGULA, FACILITA Y PROMOCIONA LA BICICLETA Y LA CAMINATA COMO MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

TÍTULO I

OBJETO, PLANIFICACIÓN E INSTITUCIONALIDAD Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

CAPÍTULO I

OBJETO

Art.- 1. Objeto.- Esta ordenanza tiene por objeto planificar, regular, gestionar e incentivar la movilización de las personas en bicicleta y caminata por ser modos de transporte sostenibles que promueven una vida activa, saludable y un ambiente sano, sin perjuicio de la existencia de otros modos de transporte sostenibles.

Esta ordenanza garantizará el derecho al efectivo desplazamiento de las personas en bicicleta y caminata de manera segura, igualitaria y con infraestructura de calidad.

A tal efecto, la ordenanza regula:

1. Lineamientos para la planificación, creación, medición, implementación y mejora de la política pública para la caminata y la bicicleta como modos de transporte prioritarios.
2. Las competencias y coordinación interinstitucional entre las diferentes entidades del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, sus entidades adscritas y empresas públicas metropolitanas para asegurar el efectivo cumplimiento de lo dispuesto en la presente ordenanza.



3. Los criterios para la implementación, monitoreo, medición y mejora de la infraestructura para garantizar la movilidad segura en bicicleta y caminata.
4. Las formas de promoción de la bicicleta y caminata como modos de transporte prioritarios y la educación para generar una armónica convivencia entre los diferentes actores de la movilidad.
5. Las formas de participación ciudadana para el seguimiento, monitoreo y mejora de la implementación de la presente ordenanza.

Art.- 2. Ámbito de aplicación.- La presente ordenanza será de obligatoria aplicación para todo el Distrito Metropolitano de Quito, y las instituciones que conforman la municipalidad encargadas de la implementación, ejecución, seguimiento y control de la movilidad.

Las resoluciones y convenios que se adopten en el marco de la presente ordenanza serán de aplicación para todo el Distrito Metropolitano de Quito, siendo responsabilidad de la Municipalidad, a través de los órganos competentes, velar por su cumplimiento y ejecución.

Art.- 3. Movilidad en bicicleta y caminata.- Para efectos de esta ordenanza, se entenderá por movilidad en bicicleta y caminata al desplazamiento en vehículos de propulsión humana, vehículos no motorizados, movilidad a pie y otros modos a propulsión humana que minimizan el impacto negativo sobre la calidad de vida y el ambiente.

Art.- 4. La persona como objetivo de movilidad.- El objetivo de la movilidad será la persona, por tanto toda persona tendrá derecho realizar desplazamientos efectivos mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, en un sistema que respete la jerarquía y principios que se establecen en esta ordenanza.

La persona deberá formar parte activa en la planificación y toma de decisiones sobre las políticas públicas, programas, proyectos y obras públicas que implementen y desarrollen la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito.

Art.- 5. Jerarquía de movilidad.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito garantizará que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial

0

[Handwritten signature]

y se valorará la distribución de recursos del presupuesto municipal de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

1. Peatones; especialmente personas con discapacidad y movilidad reducida, así como grupos de atención prioritaria y personas que tienen una limitación temporal.
2. Ciclistas y usuarios de vehículos de propulsión humana.
3. Usuarios y prestadores del servicio de transporte público de pasajeros.
4. Usuarios y prestadores del servicio de transporte de carga.
5. Usuarios de transporte comercial y particular automotor.

Art.- 6. Objetivos.- La presente ordenanza tiene los siguientes objetivos:

1. Integrar las políticas de usos del suelo, desarrollo urbano, económico, ambiental, de salud y las políticas de movilidad, de modo que se reduzcan los desplazamientos en modos motorizados y se garantice preferentemente la accesibilidad a través de los modos de transporte sostenibles, prioritariamente la caminata y la bicicleta, a los centros de trabajo, residencias y puntos de interés cultural, social, sanitario, formativo o lúdico, con el mínimo impacto ambiental y de la forma más segura posible.
2. Promover e incentivar el transporte en bicicleta y la caminata como parte de políticas locales orientadas a reducir la contaminación ambiental, el descongestionamiento vehicular en la ciudad, la promoción de salud, la mejora de la calidad de vida y la generación de un ambiente sano.
3. Garantizar a los ciudadanos al acceso a circulación por las vías en bicicleta y caminata en condiciones de seguridad, eficiencia y mínimo impacto negativo sobre la calidad de vida y el ambiente.
4. Educar a la ciudadanía y exigir el cumplimiento de las normativas sobre prevención de la contaminación ambiental y acústica, seguridad vial y la reducción de la accidentalidad.
5. Generar una cultura de respeto entre todos los modos de transporte, especialmente la caminata y la bicicleta considerando la vulnerabilidad de los mismos.
6. Promover campañas y capacitaciones a la ciudadanía y a los funcionarios públicos de respeto a la movilidad en bicicleta y la caminata, de concientización ambiental y seguridad vial en los diversos espacios que disponga la municipalidad que aseguren la participación amplia y diversa en atención a los principios y lineamientos constantes en la presente ordenanza.

②

X

7. Incluir la participación y corresponsabilidad de los actores de la movilidad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas.

Art.- 7. Reconocimiento.- El Concejo Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito, reconoce a la movilidad en bicicleta y la caminata como modos de transporte sostenibles, preferentes y de interés público, por contribuir a la preservación del ambiente, promover crecimiento y la redistribución económica, incrementar la accesibilidad, mejorar la salud y la calidad de vida de las personas.

Se reconoce expresamente a la caminata y al transporte en bicicleta como modos de transporte estratégicos para la ciudad, que merecen una debida protección y garantía para su uso y acceso.

Art.- 8. Definiciones.- Para efectos de aplicación de esta ordenanza, se adoptan las definiciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento, y la normativa técnica expedida por el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN).

CAPÍTULO II

PLANIFICACIÓN E INSTITUCIONALIDAD

Art.- 9. Principios: Para la planificación, implementación y ejecución de las diversas políticas, programas, obras y proyectos de movilidad se deberán cumplir los siguientes principios:

1. **Accesibilidad:** Garantizar que el acceso a la ciudad será en iguales condiciones para todos, con derecho preferente a los modos de transporte sostenibles sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna.
2. **No discriminación:** Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo uso de los modos de transporte sostenibles y evitar toda forma de exclusión.
3. **Seguridad:** Efectuar las acciones tendientes a la reducción del riesgo de delitos, de acoso, violencia sexual e incidentes de tránsito, durante los desplazamientos de la población, dentro del ámbito de las competencias.
4. **Salud:** Promover el uso de modos de transporte que beneficien la salud de las personas, mejoren la calidad de vida, fomenten la realización de actividad física y prevengan todo tipo de enfermedades relacionadas con el sedentarismo y la contaminación ambiental.

①

f

5. **Eficiencia:** Maximizar desplazamientos en modos de transporte sostenibles ágiles y asequibles, optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.
6. **Calidad:** Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje.
7. **Participación ciudadana y corresponsabilidad:** Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de los aportes de los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades.
8. **Planificación integrada:** Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular. La planificación de infraestructura y servicios de transporte deben integrar a los modos de transporte sostenible, tomando en cuenta las implicaciones ambientales, económicas, urbanísticas y sociales.
9. **Integridad ambiental:** Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el ambiente, al incentivar el uso de transporte público y el transporte en bicicleta y caminata, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte.
10. **Innovación tecnológica:** Emplear soluciones tecnológicas que permitan almacenar, recopilar y procesar información con el fin de mejorar la gestión y calidad de la movilidad sostenible, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.
11. **Capacitación, formación, sensibilización, promoción:** Promover la importancia de desplazarse sosteniblemente mediante campañas, foros, redes de conocimiento, debates, conferencias dirigidas a la ciudadanía, funcionarios públicos y tomadores de decisiones.

Art.- 10. Planificación de la movilidad: La planificación de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, observará los siguientes criterios:

1. Procurar la integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago para garantizar que los horarios, transferencias modales, frecuencias de paso

y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona el servicio de transporte público, sean de calidad para el usuario y que busque la conexión de rutas urbanas y rurales;

2. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida y de la integridad física de todas las personas especialmente, de los grupos de atención prioritaria y/o movilidad limitada;
3. Establecer las medidas que incentiven y fomenten el uso de la movilidad en bicicleta y caminata, el transporte público y el uso racional del automóvil particular;
4. Promover la participación ciudadana y la corresponsabilidad en la toma de decisiones que inciden en la movilidad;
5. Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sostenible y la funcionalidad de la vía pública, en observancia a las disposiciones relativas al uso del suelo y la imagen urbana con relación a la oferta de transporte público, a través de medidas coordinadas con la Secretaría encargada de territorio, hábitat y vivienda que desincentiven el desarrollo de proyectos inmobiliarios en lugares que no estén cubiertos por el Sistema Integrado de Transporte Público;
6. Impulsar programas y proyectos que permitan la aproximación entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud o culturales y complementarios que eviten y reduzcan las externalidades negativas de la movilidad;
7. Impulsar programas y proyectos en coordinación con la Secretaría encargada de la promoción de la salud para que incentiven el uso de modos de transporte sostenibles como una medida para reducir los índices de mortalidad relacionados a las afecciones respiratorias, sedentarismo, contaminación y accidentes de tránsito;
8. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público y de modos de transporte sostenibles;
9. Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad fomentando diversas opciones de transporte y procurando la autonomía, eficiencia, evaluación continua y fortaleza en los elementos cruciales del sistema;
10. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de mercancías con objeto de aumentar la productividad de la ciudad, y reducir los impactos de los vehículos de carga en los demás usuarios del sistema de movilidad; y
11. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos.

Art.- 11. Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad en el Distrito Metropolitano:
La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad será la encargada de planificar,



diseñar y emitir la política pública en materia de movilidad, para el Distrito Metropolitano de Quito, en atención a la normativa de la presente ordenanza.

Sin perjuicio de otras atribuciones establecidas en la normativa municipal vigente, la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad, tendrá las siguientes atribuciones:

1. Establecer los criterios generales para promover la movilidad en bicicleta y caminata en el marco de la promoción de la seguridad, el cuidado del medio ambiente y la calidad del entorno urbano;
2. Definir los lineamientos fundamentales de la política de movilidad en bicicleta y caminata y seguridad vial;
3. Fomentar en la sociedad, las condiciones generales para la implementación y desarrollo sistematizado de la cultura de la movilidad;
4. Establecer canales de comunicación abierta que impulsen a los diversos sectores de la población a presentar propuestas que ayuden a mejorar la calidad y eficiencia del transporte, la preservación y ampliación de la infraestructura para la movilidad;
5. Celebrar, convenios o acuerdos de coordinación y concertación con otros niveles de gobierno, así como también, con los sectores privado, académico y social, a efecto de promover la planeación y desarrollo de proyectos en materia movilidad en bicicleta y caminata;
6. Realizar por sí misma o a través de organismos, dependencias o instituciones académicas, estudios sobre movilidad en bicicleta y caminata;
7. Elaborar el Plan Integral de Movilidad en Bicicleta y Caminata en concordancia con el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito;
8. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de la infraestructura vial promoviendo una mejor utilización de la misma al brindar prioridad a las personas con discapacidad, al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público;
9. Realizar los estudios necesarios para la ejecución de obras públicas promoviendo una mejor utilización de las mismas al brindar prioridad a las personas con discapacidad, al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público;
10. Establecer las alternativas que permitan una mejor utilización de la infraestructura vial, en coordinación con la entidad encargada del tránsito para evitar el congestionamiento vial, priorizando en todo momento el transporte público y la movilidad en bicicleta y caminata, que contribuya en la disminución de los índices de contaminación ambiental;



11. En coordinación con la secretaría encargada del ambiente; en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promover, impulsar, y fomentar el uso de vehículos limpios, no motorizados y/o eficientes, sistemas con tecnologías sustentables, así como el uso de otros medios de transporte amigables con el ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos;
12. Establecer políticas que estimulen el uso racional del automóvil particular y planificar alternativas de transporte de mayor capacidad y/o no motorizada, así como establecer zonas peatonales o pacificadas a efectos de reducir las externalidades negativas de su uso;
13. En coordinación con la secretaría encargada del territorio, hábitat y vivienda, promover en los nuevos desarrollos urbanos, la construcción de vías peatonales, accesibles a personas con discapacidad, y vías ciclistas, basada en los estudios correspondientes que para tal efecto se realicen, a fin de fomentar entre la población la utilización de los modos de transporte sostenibles;
14. Instrumentar programas y campañas permanentes de cultura de movilidad, encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, fomentar cambios de hábitos de movilidad y la sana convivencia entre los distintos usuarios de la vía, así como la prevención accidentes, en coordinación con otras dependencias;
15. Promover la investigación y el desarrollo tecnológico en materia de movilidad, transporte, vialidad y tránsito;
16. Evaluar los estudios de impacto de movilidad de su competencia y, emitir opiniones técnicas o dictámenes para la realización de proyectos, obra y actividades por parte de particulares, de conformidad con la normativa aplicable;
17. Fomentar la movilidad no motorizada y el uso racional del automóvil particular mediante la coordinación con las organizaciones de la sociedad civil, empresas públicas, privadas y de la economía popular y solidaria, asociaciones de hecho y de derecho de representación barrial, escuelas públicas y privadas y ciudadanía en general;
18. Mantener información actualizada respecto de la implementación de políticas públicas que promuevan la movilidad en bicicleta y caminata y su respectivo sistema de indicadores, que permitan dar seguimiento y evaluación a las autoridades municipales y a la ciudadanía;
19. Publicar y actualizar la información respecto de la implementación de políticas públicas que promuevan la movilidad en bicicleta y caminata en el portal de gobierno abierto de la Municipalidad garantizando su difusión y fácil acceso

Q

A

atendiendo a la normativa vigente sobre gobierno abierto y transparencia de la información.

Art.- 12. Dirección de Modos de Transporte Sostenibles: Elévese la jerarquía de la Coordinación de No Motorizados a Dirección de Modos de Transporte Sostenibles, como una dependencia que forma parte de la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad con la finalidad de cumplir con las obligaciones establecidas en el artículo anterior.

Art.- 13. Entidad competente para la ejecución de obras públicas: La entidad que tenga a su cargo la ejecución de obras públicas en el Distrito Metropolitano de Quito, deberá dar cumplimiento a las políticas públicas emitidas por la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad. La infraestructura para la movilidad, sus servicios y los usos de estos espacios en el Distrito Metropolitano, se sujetará a lo previsto en la presente ordenanza y demás disposiciones aplicables, así como a las políticas establecidas por la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad.

Toda obra pública o proyecto a ejecutarse en la ciudad deberá incluir las facilidades para la movilidad en bicicleta y caminata. El diseño de obras, proyectos, entornos y servicios se realizará para que todas las personas lo puedan utilizar en la mayor medida posible sin necesidad de adaptación ni diseño especializado, dicho diseño no excluirá las ayudas técnicas para grupos de atención prioritaria y/o movilidad reducida cuando se necesite. Esta condición será esencial para el diseño de la infraestructura vial y los servicios de transporte público con el fin de permitir su fácil uso y aprovechamiento por parte de todas las personas, independientemente de sus condiciones.

La entidad que tenga a su cargo la ejecución de obras públicas en el Distrito Metropolitano de Quito deberá mantener una coordinación eficiente con la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad para coadyuvar en el cumplimiento oportuno de la presente ordenanza y el Plan Integral de Movilidad en Bicicleta y Caminata.

Art.- 14. Entidad encargada del control del tránsito: La entidad que tiene a su cargo el control del tránsito en el Distrito Metropolitano de Quito, deberá precautelar, proteger y asegurar el cumplimiento de las normas de tránsito, transporte terrestre y de seguridad vial, poner en vigor los derechos de todos los actores de la movilidad conforme al ordenamiento jurídico vigente y a la jerarquía de la movilidad establecida en la presente ordenanza. Bajo ningún caso esta entidad ni su personal deberán realizar actividades que pongan en riesgo la seguridad, deterioren la accesibilidad o afecten la circulación de peatones, ciclistas u otros medios no motorizados de movilidad.

Q

X

En el ámbito de sus competencias, deberá garantizar que la infraestructura vial y peatonal, servicios y elementos inherentes o incorporados a ella, se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza, con base en las políticas de movilidad que emita la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad, coordinando, en su caso, con las áreas correspondientes para lograr este objetivo.

Dentro del ámbito de sus competencias, mantener la infraestructura vial y peatonal libre de obstáculos y elementos que impidan, dificulten u obstaculicen el tránsito vehicular, ciclista y peatonal, excepto en aquellos casos debidamente autorizados, en cuyo caso, en la medida de lo posible, no se deberán obstruir los accesos destinados a las personas con discapacidad. Implementará programas de seguridad vial en los entornos escolares y áreas habitacionales que garanticen la movilidad integral.

En el ejercicio de su competencia deberán articular e instrumentar capacitaciones, programas y campañas permanentes de cultura de movilidad de conformidad con lo establecido en el capítulo de promoción de la movilidad en bicicleta y caminata de la presente ordenanza.

La entidad encargada del control del tránsito en el Distrito Metropolitano de Quito deberá mantener una coordinación eficiente con la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad para coadyuvar en el cumplimiento oportuno de la presente ordenanza y el Plan Integral de Movilidad en Bicicleta y Caminata.

Art.- 15. Presupuesto para movilidad en bicicleta y caminata: El presupuesto asignado en un ejercicio económico para la promoción, desarrollo e implementación de la movilidad en bicicleta y caminata en todas las entidades municipales competentes, no podrá ser inferior a la del año inmediato anterior y deberá incrementarse cada año.

Los recursos recaudados por efectos de las multas aquí establecidas, se utilizarán preferentemente en la ejecución de obras tendientes a la construcción, mantenimiento y promoción de los modos de transporte sostenible contemplados en la presente ordenanza.

CAPÍTULO III

PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Art.- 16. Mesa Interinstitucional.- Confórmese la mesa interinstitucional para la promoción de los modos de transporte sostenibles objeto de la presente ordenanza, que estará encargada del acompañamiento en la formulación, planificación, evaluación y

Q

X

control participativo sobre el diseño, ejecución y control de las políticas de movilidad para modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

Art.- 17. Conformación: La Mesa Interinstitucional estará conformada por:

1. Cuatro delegados de los colectivos, organizaciones sociales o ciudadanos a título personal vinculados a la promoción de modos de transporte sostenible.
2. El Secretario/a de movilidad o su delegado, quien lo presidirá.
3. El Secretario/a de territorio o su delegado.
4. El Supervisor/a de la Agencia Metropolitana de Tránsito o su delegado.
5. El Gerente de la Empresa Pública de Movilidad y Obras Públicas o su delegado.
6. El Secretario/a de Ambiente o su delegado.
7. Un Concejal y su alterno designado por el seno del Concejo Metropolitano.

Las organizaciones sociales, colectivos ciudadanos podrán participar de las sesiones de la Mesa Interinstitucional, con sus opiniones, aportes y propuestas que aporten al debate y control social.

La Mesa podrá convocar a otras entidades municipales y a instituciones de otras funciones del Estado para el desarrollo y el cumplimiento de los objetivos de la presente ordenanza metropolitana y deberá reunirse de modo obligatorio, por lo menos una vez cada tres meses previo convocatoria de quien preside la mesa.

Los delegados de la ciudadanía y de las organizaciones sociales deben ser electos de manera democrática en base a criterios de paridad, equidad, inclusión, alternabilidad de los diferentes actores de la movilidad sostenible en una asamblea general, pública y de convocatoria abierta presidida por la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad. Los representantes durarán dos años en sus funciones.

Art.- 18. Atribuciones: La mesa tendrá las siguientes atribuciones:

1. Evaluar y dar seguimiento al diseño y aplicación de las políticas de movilidad objeto de esta ordenanza, especialmente al Plan Integral de Movilidad en Bicicleta y Caminata.
2. Diseñar y proponer medidas para mejorar la movilidad en modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.
3. Elaborar una agenda de trabajo para cuatro años entre las organizaciones sociales, la ciudadanía y el Municipio para proponer estrategias para incentivar el uso de bicicletas y mejorar la seguridad de los peatones que deberá ser presentada al Concejo Metropolitano.

4. Garantizar la participación de la ciudadanía y de las organizaciones sociales dentro de los planes, programas y proyectos que promuevan los modos de movilidad sostenible.
5. Ejercer los mecanismos de control social establecidos en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano.
6. Exigir y formar parte de los procesos de rendición de cuentas de las autoridades municipales.
7. Participar en la actualización del Plan Maestro de Movilidad.

Las resoluciones se adoptarán con mayoría simple de los miembros de la mesa interinstitucional, mediante resoluciones. En cada sesión se informará el nivel de ejecución de las referidas resoluciones y se dará el oportuno seguimiento a las mismas.

TÍTULO II

DE LA CAMINATA Y LA BICICLETA, INFRAESTRUCTURA Y PROMOCIÓN

CAPÍTULO I

DE LA CAMINATA Y LA BICICLETA

Art.- 19. De la caminata y los peatones: Caminar es un modo de transporte y también un tipo de actividad física que deberá realizarse en condiciones apropiadas en el entorno para poder realizar esta actividad de manera segura, agradable y cómoda. Caminar es el medio de transporte predominante en las distancias cortas y es una parte importante del transporte intermodal enlazado con un transporte público eficaz.

Peatón es la persona que transita a pie por las vías, calles, caminos, carreteras, aceras y, las personas con discapacidad permanente o temporal que transitan igualmente en vehículos especiales manejados por ellos o por terceros.

Los peatones tienen prelación sobre todos los otros modos de transporte, por lo que tienen derecho a transitar por espacios públicos libres de obstáculos y barreras arquitectónicas para garantizar su seguridad.

Los peatones serán considerados prioritariamente dentro de la planificación y diseño de calles, avenidas y espacios públicos.

Art.- 20. De la bicicleta: La bicicleta tiene prelación sobre todos los otros modos de transporte excepto el caminar, por lo que las personas que lo utilizan tienen el derecho a transitar por espacios públicos libres de obstáculos y barreras arquitectónicas, por espacios

0

f

con las adecuaciones correspondientes y debidamente señalizados para transitar con seguridad.

Los usuarios de bicicleta dispondrán de vías de circulación privilegiada como ciclovías y espacios similares. De preferencia, las ciclovías serán diseñadas e implementadas con mecanismos de separación con los demás medios de transporte motorizado en la calzada para garantizar su seguridad, especialmente en vías arteriales principales o secundarias y vías colectoras.

Los usuarios de bicicleta tienen derecho a ser considerados prioritariamente dentro de la planificación y diseño de calles y avenidas, luego de la priorización peatonal.

Art. 21. Atención por parte de los agentes civiles de tránsito: Los peatones y los usuarios de bicicleta serán atendidos inmediatamente por los agentes civiles de tránsito sobre sus denuncias por la obstaculización a su circulación por parte de los otros modos de transporte y el irrespeto a sus derechos de preferencia de vía y transportación pública.

Los agentes civiles de tránsito observarán los siguientes criterios en el ejercicio de su trabajo:

1. Los peatones y los usuarios de bicicleta son sujetos de atención prioritaria en atención a la jerarquía establecida en la pirámide de movilidad en esta ordenanza, por lo que deberán brindar atención efectiva, inmediata, oportuna e informada que garantice su prelación, seguridad y protección.
2. Deberán sancionar las infracciones y contravenciones de tránsito que vulneren los derechos de peatones y los usuarios de bicicleta en atención a las disposiciones establecidas en el Código Orgánico Integral Penal.
3. Deberán respetar las señales de tránsito, priorizando la movilidad y seguridad del peatón y de los usuarios de bicicleta por sobre el flujo vehicular. Está prohibido que los agentes civiles de tránsito irrespeten los cruces peatonales, pasos cebras, ciclovías, carriles exclusivos y demás espacios para peatones y ciclistas a favor de la fluidez del tránsito vehicular.
4. Los peatones deberán contar con la ayuda prioritaria por parte de los agentes civiles de tránsito, al momento de cruzar las vías públicas, especialmente en el caso de que los peatones sean niños o niñas menores de



diez años de edad, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad temporal o definitiva.

La Autoridad encargada del control del tránsito deberá controlar, vigilar y evitar el cometimiento de este tipo conductas violatorias a la prioridad de peatones y usuarios de bicicleta en el espacio público. Todo proceso sancionatorio deberá sujetarse a las normas del debido proceso acorde a la normativa nacional y metropolitana vigente.

Art.- 22. Ciclovía recreativa: El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito promoverá y apoyará las ciclovías recreativas, como una actividad permanente y progresiva enmarcada en la política de modos de transporte sostenibles, en coordinación con las organizaciones sociales de hecho y de derecho de la materia.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad será la responsable de la administración, control y evaluación de los ciclovía recreativa garantizando los parámetros de seguridad, protección y el flujo vehicular en las áreas de implementación.

Art.- 23. Bicicleta pública: El sistema metropolitano de bicicleta pública es un modo preferencial de transporte, económico, amigable con el ambiente, se basa en el préstamo o alquiler temporal de bicicletas, por medios manuales o automatizados, para facilitar y promover el uso urbano de este vehículo como mecanismo de transporte sostenible.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad será la responsable de la regulación, control y evaluación del sistema de bicicleta pública. Este sistema deberá implementar mecanismos tecnológicos que mejoren su seguridad, funcionamiento, facilidad de acceso y universalidad en la prestación del servicio con bicicletas adecuadas que se encuentren en buen estado y reciben mantenimiento periódico, garantizando la disponibilidad del servicio de acuerdo a los flujos de los viajes que se realizan en la ciudad. Podrá delegarse la operación y mantenimiento del sistema a terceros a través de los mecanismos de contratación pública permitidos por la normativa vigente.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad deberá planificar el crecimiento de este sistema en base a la información y datos recogidos sobre el funcionamiento del mismo y a la proyección de intermodalidad con otros sistemas de transporte público.

Art.- 24. Bicicleta en el transporte público: Los usuarios de bicicleta podrán llevar sus bicicletas dentro de las unidades que formen parte del sistema metropolitano de transporte público de pasajeros, administrado por la municipalidad. En los casos en que no sea posible, la municipalidad deberá implementar e instalar portabicicletas como forma de integración modal de transporte.

①

Re

La municipalidad deberá capacitar a los conductores y demás operadores de las unidades de transporte público metropolitano a fin de que brinden un servicio informado, oportuno y de calidad a los usuarios de bicicleta que utilizan el servicio de transporte público.

Los operadores de transporte público que operen rutas de alimentación a corredores troncales deberán implementar e instalar portabicicletas como forma de integración modal de transporte en el 10% de las unidades por cada ruta.

El movilizar la bicicleta en los medios de transporte público de pasajeros no tendrá costo adicional.

Art.- 25. Registro de bicicletas: Créase el registro de bicicletas, de inscripción voluntaria, con la finalidad de facilitar su identificación en caso de robos o extravíos, tener una base de datos actualizada sobre el número de personas que utilizan este medio de transporte o en cualquier otro supuesto en que sea necesaria su localización.

La resolución que expida la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad con la creación del registro de bicicletas deberá definir el modelo de gestión, el cual deberá contemplar la participación de las organizaciones sociales.

Art.- 26. Requisitos: Podrán registrar sus bicicletas las personas mayores de dieciocho años, mediante el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a. Nombres y apellidos del titular.
- b. Domicilio y teléfono de contacto.
- c. Número del documento de identidad.
- d. Marca, modelo y color de la bicicleta.
- e. Características singulares.
- f. Fotografía de la bicicleta.
- g. Número de cuadro, marco o de identificación.

En el caso de bicicletas pertenecientes a menores de dieciocho años, la inscripción se realizará a nombre de sus representantes legales.

CAPÍTULO II

INFRAESTRUCTURA PARA CAMINATA Y BICICLETA

Art.- 27. Intermodalidad.- La intermodalidad es la articulación entre diferentes modos de transporte durante un trayecto de forma que se optimice al máximo la movilidad de las

Q

17

✗

personas, ofreciendo en cada caso, el medio de transporte más adecuado para reducir el consumo de energía, contaminación, congestión y costos.

Se pretende el cambio modal del automóvil a la intermodalidad con otros medios de transporte sostenibles como la caminata y la bicicleta, permitiendo generar traslados eficientes, seguros a aquellas zonas donde no llega el transporte público ampliando su radio de acción y garantizando la accesibilidad de los usuarios.

Las implementación de obras de infraestructura para bicicletas y peatones deberán fomentar la intermodalidad, garantizando el acceso e integración a diferentes modos de transporte a la ciudadanía, mediante estacionamientos para bicicletas de corta y larga duración, localizados en estaciones de transferencia, terminales transporte público, que conforman el sistema metropolitano de transporte público, en los edificios de estacionamientos y servicios públicos, así como la adecuación de soportes de bicicletas en las unidades de transporte público.

Las normas técnicas de arquitectura y urbanismo deberán contemplar en su reglamentación la obligación de implementación de espacios de estacionamiento para bicicletas en predios privados, conforme a la normativa vigente.

Art.- 28. Señalización: La adecuada señalización es fundamental para garantizar la seguridad de todos los actores de la movilidad y especialmente la promoción de los modos de transporte sostenibles. La municipalidad está obligada a comunicar con anticipación toda nueva forma de señalización para que los actores de la movilidad adecúen su conducta debidamente.

Art.- 29. Zonas pacificadas para el tránsito: Es el área urbana en cuyo sistema vial se prioriza la movilidad sostenible, limitando la velocidad de circulación de vehículos motorizados; y, en donde el tratamiento del espacio público vial responde a las necesidades de encuentro social, fomento y consolidación de la cultura de seguridad vial, incremento de la calidad ambiental, mitigación y adaptación al cambio climático y resiliencia urbana.

La municipalidad, a través de la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad podrá establecer calles o zonas pacificadas o de tráfico calmado, debidamente señalizadas, en las que la velocidad permitida no excederá en ningún caso de 30 km/h.

Para favorecer el calmado del tráfico en dichas zonas, se podrá aplicar distintas medidas encaminadas a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos, favoreciendo el uso de dichas vías en condiciones de seguridad.

Las zonas pacificadas o de tráfico calmado deberán contener la respectiva señalización para la circulación de bicicletas.

Art.- 30. Pasos peatonales: Por excepción, en vías expresas de las zonas urbanas, los pasos de peatones podrán ser construidos a cota superior a la de la calzada siempre que cumplan los requisitos de accesibilidad.

En todo caso, siempre se priorizará la continuidad física y formal de los itinerarios peatonales, sobre todo en la confluencia de las bocacalles con viales de primer y segundo orden, así como en la totalidad de las zonas residenciales.

Asimismo, podrán instalarse dispositivos que contribuyan a la seguridad del tránsito peatonal, allí donde coexista con la circulación de bicicletas por itinerarios señalizados en zonas de prioridad peatonal.

Art.- 31. Infraestructura ciclista: El diseño y la construcción de las infraestructuras ciclistas de la ciudad, tanto vías como estacionamientos, seguirá los criterios determinados en el artículo 35 de la presente Ordenanza, respetando en todo momento los principios de continuidad y seguridad vial.

Las autoridades competentes velarán por el mantenimiento y mejora de las distintas infraestructuras ciclistas a fin de evitar su progresivo deterioro. Si alguna de las infraestructuras ciclistas objeto de esta normativa resultase afectada por cualquier tipo de intervención, derivada de actuaciones públicas o privadas, el agente responsable de la intervención deberá reponerlas a su estado original.

En el caso de daño o destrucción de una ciclovía derivada de intervenciones públicas o privadas, ésta deberá ser restituida a su estado original por quienes lo causaron.

Art.- 32. Criterios para la creación de estacionamientos para bicicletas: Previo a la implantación de infraestructura de estacionamientos para bicicletas se deberán considerar los siguientes:

1. **Seguridad:** Los estacionamientos deberán evitar el robo o maltrato de la bicicleta, mediante una infraestructura que permita el marco/cuadro y una o ambas ruedas, permita usar cualquier tipo de candado, y estar ubicado en un lugar que ofrezca control y vigilancia, ya sea por el usuario o por un tercero.
2. **Espacio público:** Los estacionamientos deberán estar ubicados preferentemente en plazas, parques, estaciones o paradas de transporte público y ejes comerciales y

Q

que permita asegurar y desasegurar la bicicleta de manera rápida y eficaz, sin que afecte o interfiera con la circulación peatonal.

3. **Facilidad de uso:** Los estacionamientos deben ser accesibles sin que se requiera asistencia para acomodar su bicicleta, independientemente de su condición física, género, edad o estatura.
4. **Diseño:** Los estacionamientos para bicicletas deberán estar diseñados en atención a las necesidades del usuario, económicamente viable y que brinde seguridad.
5. **Durabilidad y mantenimiento:** Los materiales utilizados para la construcción de estacionamientos para bicicletas deben estar sujetas a un plan de mantenimiento y ser de fácil limpieza.
6. **Localización/georeferenciación:** La identificación de lugares estratégicos y la demanda potencial de usuarios deberán ser identificados previo a la implementación de la infraestructura para bicicletas.

Art.- 33. Parqueaderos para bicicletas en edificios públicos y escuelas y colegios municipales: Las entidades municipales, secretarías, administraciones zonales, empresas públicas, deberán implementar en sus instalaciones parqueaderos para bicicletas las cuales podrán ser de uso gratuito para funcionarios y ciudadanos.

También deberá implementarse estacionamientos para bicicletas en las escuelas y colegios municipales de forma obligatoria y en los centros educativos privados en todos sus niveles de forma voluntaria. La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad deberá comunicar de esta facultad a las instituciones de educación privada de la ciudad.

CAPÍTULO III

DE LA PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA Y CAMINATA

Art.- 34. Promoción de los modos de transporte sostenible: Las campañas, sensibilizaciones, capacitaciones que sean desarrolladas e implementadas por la municipalidad deberán promover el uso de los modos de transporte sostenibles preferentes y de interés público de conformidad con el artículo 7 de la presente ordenanza, en atención a la jerarquía de la pirámide de movilidad, priorizando la seguridad vial, convivencia armónica de los actores de movilidad, la protección de las personas y la reducción de la accidentabilidad.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad, en coordinación con las demás entidades municipales en el ámbito de sus competencias, promoverá en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que



se realizan los desplazamientos, lograr una convivencia armónica en las calles, prevenir accidentes de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular.

Art.- 35.- Campañas de educación.- La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad, en coordinación con las demás entidades municipales competentes, deberá realizar campañas de educación permanentes para lo cual deberá destinar todos los años parte del presupuesto asignado a la dirección respectiva para la realización de campañas de educación priorizando programas para niños. Deberá coordinar con el sistema de educación pública y privada para que las campañas puedan ser promovidas en las escuelas de toda la ciudad.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad impulsará la vinculación con el sector social y privado para el diseño e instrumentación de programas de educación vial y campañas de comunicación para cumplir los objetivos de la presente ordenanza.

Art. 36.- Promoción de los modos de transporte sostenible.- La promoción de la caminata y bicicleta como modos de transporte sostenibles y la adopción de nuevos hábitos de movilidad se regirá bajo los siguientes principios:

1. La cortesía entre los usuarios de la vía y el respeto al personal de apoyo vial y agentes de tránsito;
2. La promoción de la elección consciente del modo de transporte más eficiente, con menor costo y que responda a las necesidades de desplazamiento de cada usuario;
3. Las externalidades negativas del uso desmedido del automóvil particular y sus consecuencias en la salud y el ambiente;
4. La utilización de modos de transporte en bicicleta y la caminata para abatir el sedentarismo;
5. El respeto a las reglas de circulación, así como las infracciones y sanciones contemplados la legislación nacional y local vigente;
6. Los riesgos que conlleva la utilización de vehículos motorizados en la incidencia de accidentes de tránsito;
7. El respeto a los espacios de circulación peatonal, ciclista y de transporte público, así como a los espacios reservados a las personas con discapacidad;
8. La preferencia de paso de peatones y ciclistas; en razón de su vulnerabilidad;
9. El significado y preservación de la señalización vial; y
10. El cumplimiento de los programas de verificación y protección al ambiente.

Art.- 37. Capacitaciones: En el ejercicio de las competencias de la entidad encargada del control del tránsito, deberá capacitar a conductores profesionales, conductores particulares, ciclistas y peatones sobre modos de transporte sostenibles y su priorización y



seguridad vial, con el objetivo de generar una movilidad segura que tienda a reducir los índices de accidentabilidad en las vías, generar convivencia entre los diferentes actores de la movilidad, promover en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos y fomentar el uso racional del automóvil particular.

Para el caso de los vehículos que presten servicio de transporte público y transporte comercial éstos deberán recibir capacitaciones sobre modos de transporte sostenibles y su priorización y seguridad vial previo a la suscripción de los contratos de operación y en caso de quienes presten todo tipo de servicios de transporte comercial, previo a la obtención de los permisos de operación.

Previo a la matriculación vehicular, la entidad encargada del control del tránsito capacitará a los usuarios de vehículos. Para este efecto, se establecerá un calendario anual de capacitaciones.

Los Agentes Metropolitanos de Tránsito deberán recibir capacitaciones periódicas para el desarrollo, promoción e implementación de la presente ordenanza, las políticas de movilidad sostenible que se expidan para el efecto, atención a los ciudadanos en caso de accidentes de tránsito y mecanismos de prevención de accidentes.

Art. 38.- Capacitación.- La entidad encargada del control del tránsito establecerá los requisitos y mecanismos para la impartición de cursos teórico prácticos sobre seguridad, educación vial, cultura de la movilidad, cursos de manejo para aspirantes a obtener licencias o permisos para conducir cualquier vehículo motorizado, cursos de capacitación vial y primeros auxilios para operadores o conductores del servicio de transporte en todas sus modalidades; así como cursos, seminarios y conferencias dirigidas a jóvenes y niños, con el fin de promover y difundir en la comunidad, una cultura de educación vial y movilidad y nuevos hábitos de movilidad.

Art.- 39. Incentivos para entidades públicas y privadas: La Municipalidad incentivará a las entidades públicas y privadas que promuevan el uso de la bicicleta y caminata como modos de transporte sostenibles.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad, en coordinación con la Autoridad Metropolitana rectora del Ambiente, fomentará programas de movilidad sostenible que tengan como objetivo promover esquemas de desplazamiento más eficientes entre el personal de las empresas, servicios de mensajería en bicicleta, que impacte directamente en el ahorro de combustible de su parque vehicular, disminuya las emisiones de

2

f

contaminantes en el medio ambiente y contribuya a mejorar el entorno urbano y de trabajo de sus empleados. La Municipalidad proporcionará estímulos y reconocimientos a las entidades públicas y privadas que participen en el programa de movilidad sostenible y que contribuyan a fomentar nuevos esquemas de desplazamiento entre sus empleados.

Mediante el reconocimiento de la distinción ambiental metropolitana, otorgada por la Autoridad Metropolitana rectora del Ambiente anualmente se premiará a las entidades públicas y privadas que cumplan con los programas de movilidad sostenible. Las entidades públicas y privadas premiadas recibirán espacios de promoción en los ciclovías recreativas en coordinación con la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad.

Art. 40.- Movilidad y uso de TIC's.- La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad en coordinación con otras dependencias y entidades de la Administración Pública, brindará el servicio de información vial y de transporte público a través de medios electrónicos, de comunicación y de manera directa a la ciudadanía mediante la generación de programas creados para dicho fin con el objeto de garantizar que los ciudadanos tomen decisiones oportunas e informadas respecto a sus desplazamientos cotidianos.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA

La Agencia Metropolitana de Tránsito informará cada cuatrimestre el índice de accidentabilidad a peatones y usuarios de la bicicleta a la Comisión de Movilidad y a la Mesa Interinstitucional con geolocalización y descripción clara de cada uno los accidentes registrados, con el objetivo medir la implementación de política pública y emitir recomendaciones al respecto.

SEGUNDA

Se declara al día 22 de septiembre como el Día Mundial sin Auto y de Promoción de los modos de la bicicleta y caminata como modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

TERCERA

La Secretaría de Ambiente dentro de la evaluación anual para la entrega de la "Distinción Metropolitana Quito Sostenible" deberá considerar las prácticas realizadas por las entidades públicas y privadas que promuevan la movilidad sostenible.

CUARTA

②

La Secretaría de Movilidad en coordinación con la Secretaría de Salud deberá mantener la información e indicadores de los usuarios de los modos de movilidad sostenible y presentar los beneficios que este modo de transporte presenta a la salud.

QUINTA

El Alcalde Metropolitano podrá restringir temporalmente cualquier día de la semana el tránsito de todo tipo de vehículos por vías determinadas previamente dentro del Distrito Metropolitano de Quito, a efectos de promover el uso de modos de transporte sostenible descritos en la presente Ordenanza.

SEXTA

La Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Planificación deberán implementar en la aplicación de transporte del Distrito Metropolitano de Quito la información relativa a los modos de movilización más eficiente para las usuarios, ya sea por transporte público, bicicleta o caminata.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA

En el plazo de 90 días contados a partir de la vigencia de la presente ordenanza, la Secretaría de Movilidad deberá presentar un Plan Integral de Movilidad en Bicicleta y Caminata que deberá contener los lineamientos, programas y proyectos para la implementación de la presente ordenanza, con su sistema de indicadores y parámetros para medir su implementación y las acciones de coordinación interinstitucional con las demás entidades competentes.

SEGUNDA

La Secretaría de Educación y Deporte en coordinación con la Secretaría de Movilidad deberán generar actividades en escuelas y colegios municipales en las que se capacite a los estudiantes sobre la bicicleta y caminata como modos de transporte sostenibles de conformidad con lo establecido en la presente ordenanza.

TERCERA

En el plazo de 120 días contados a partir de la vigencia de la presente ordenanza, la Secretaría de Comunicación en coordinación con la Secretaría de Movilidad y Agencia

①

R

Metropolitana de Tránsito desplegarán una estrategia de difusión de las normas establecidas en la presente ordenanza y de la promoción sobre el uso de la bicicleta y la caminata como modos de transporte sostenibles. La estrategia deberá cumplir con los principios establecidos en la presente ordenanza y deberá ser presentada ante la Mesa Interinstitucional de Modos de Transporte Sostenibles para que emita sus recomendaciones al respecto.

CUARTA

El Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, en el término de 60 días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, dispondrá a la Secretaría de Movilidad elevar la jerarquización de la Coordinación de No Motorizados a la Dirección de Modos de Transporte Sostenibles, como parte de la Secretaría de Movilidad, para el desarrollo y la articulación de la política de movilidad sostenible acorde a lo contemplado en la presente Ordenanza y la normativa metropolitana vigente y para el desarrollo de los planes, programas y proyectos en la materia en el Distrito Metropolitano de Quito.

Para el cumplimiento de la presente disposición en ejercicio de su atribución contemplada en el artículo 60, literal i) dispondrá a la Secretaría de Movilidad las acciones necesarias para la elevar la jerarquización de la Coordinación de No Motorizados a la Dirección de Modos de Transporte Sostenible, la cual deberá encontrarse dentro de la planificación para el ejercicio económico 2018.

QUINTA

En el plazo de 120 días contados a partir de la vigencia de la presente ordenanza, la Secretaría de Movilidad deberá implementar el flujo de procedimientos internos y los responsables para la generación del registro de bicicletas del Distrito Metropolitano de Quito de modo articulado con la Agencia Metropolitana de Tránsito.

SEXTA

En la plazo de 90 días contados a partir de la vigencia de la presente ordenanza, la Secretaría de Movilidad elaborará la planificación respectiva que permita ejecutar medidas de reducción del uso del automóvil el 22 de septiembre, ya sea de modo integral (para toda la ciudad) o de modo parcial (intervenciones estratégicas en zonas de alta demanda de viajes).

SÉPTIMA

Q

f

Para el proceso de matriculación del año 2018, la Agencia Metropolitana de Tránsito deberá iniciar la implementación de las capacitaciones a los usuarios de vehículos para dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 38 de la presente Ordenanza de manera progresiva. Las formas y mecanismos de capacitación deberán ser presentados ante la Comisión de Movilidad dentro de 90 días contados desde el 1 de enero del año 2018.

OCTAVA

La Secretaría de Movilidad en el plazo de 180 días a partir de la sanción de la presente ordenanza, dentro del ámbito de sus competencias, coordinará con la Secretaría de Ambiente los mecanismos para determinar la cantidad de material contaminante en la atmósfera que se deja de emitir por el uso de modos de transporte sostenibles.

NOVENA

La Secretaría de Movilidad en un plazo de 90 días contados a partir de la vigencia de la presente ordenanza, deberá presentar ante la Comisión de Movilidad un informe de evaluación sobre el desarrollo, implementación y ejecución de las ciclovías recreativas en la ciudad.

DÉCIMA

Dentro del plazo de 120 días contados a partir de la vigencia de la presente ordenanza, la Secretaría de Movilidad deberá conformar la mesa interinstitucional establecida en la presente ordenanza, para el cumplimiento de los objetivos planteados y el ejercicio de los derechos de movilidad.

En el plazo de 30 días, tras la aprobación de la presente Ordenanza, la Secretaría de Movilidad realizará una convocatoria pública y abierta, a través de todos los medios municipales a todos los colectivos y organizaciones de hecho y de derechos vinculadas a la promoción de modos de transporte sostenible, con el propósito de designar a los delegados a la Mesa Interinstitucional.

Dentro de la sesión se definirá en conjunto el procedimiento de designación de los delegados a la Mesa Interinstitucional en atención a los parámetros de la presente Ordenanza.

DÉCIMA PRIMERA

0

En el plazo de 180 días contados a partir de la vigencia de la presente ordenanza, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda deberá presentar ante la Comisión respectiva la reforma a las normas de arquitectura y urbanismo necesarias para la implementación de la presente Ordenanza.

DÉCIMA SEGUNDA

En el plazo de 90 días a partir de la aprobación de la presente ordenanza, la Secretaría de Movilidad deberá expedir el Manual de Espacio Público, acorde a lo establecido en el artículo 3, numeral 1 de la Ordenanza Metropolitana 282 sancionada el 12 de septiembre del 2012 y coordinar su implementación con la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas.

DÉCIMA TERCERA

En el plazo de 120 días contados a partir de la vigencia de la presente ordenanza, la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas deberá presentar el Plan de Mejoramiento de Aceras, el cual deberá contener cronograma de ejecución de obras en aceras, los sectores priorizados y el presupuesto a ser invertido, acorde a lo establecido en el artículo 13 de la Ordenanza Metropolitana 282 sancionada el 12 de septiembre del 2012.

DÉCIMA CUARTA

En el plazo de 30 días contados a partir de la vigencia de la presente ordenanza, la Agencia Metropolitana de Tránsito deberá informar al Concejo Metropolitano sobre las acciones adoptadas para la sanción de vehículos estacionados en aceras o ciclovías que dificulten el tránsito de peatones y ciclistas y deberá detallar los requerimientos para fortalecer el ejercicio de esta competencia.

DÉCIMA QUINTA

En el plazo de 30 días contados a partir de la vigencia de la presente ordenanza, la Agencia Metropolitana de Control deberá informar al Concejo Metropolitano sobre las acciones adoptadas para el control de la ocupación de aceras de conformidad con las atribuciones establecidas en la Ordenanza 282 sancionada el 12 de septiembre del 2012 y deberá detallar los requerimientos para fortalecer el ejercicio de esta competencia.

①

②

DÉCIMO SEXTA

En el plazo de 30 días contados a partir de la vigencia de la presente ordenanza, la Administración General en coordinación con la Secretaría de Movilidad deberá informar detalladamente al Concejo Metropolitano los montos asignados en las diferentes entidades competentes para la promoción de los modos de transporte sostenibles de conformidad con lo establecido en la presente ordenanza y la representación de este rubro dentro del presupuesto general del Municipio.

DÉCIMO SÉPTIMA

La Secretaría de Movilidad deberá iniciar un proceso de coordinación institucional con la Agencia Nacional de Tránsito para sugerir criterios de movilidad sostenible que puedan ser incorporados al proceso de obtención o renovación de licencias de conducir.

DISPOSICIONES DEROGATORIAS

Deróguese la Ordenanza 268, expedida el 20 de noviembre de 2008.

DISPOSICIÓN FINAL

La presente Ordenanza Metropolitana entrará vigencia a partir de su sanción, sin perjuicio de su publicación en el Gaceta Oficial y dominio web de la municipalidad.



Comisión de
Movilidad
Anexo exdte.
[Signature]

Quito, 22 de noviembre de 2017

Sr. Eddy Sánchez
Concejal del DMQ
Presidente de la Comisión de Movilidad

2017-174785

Sres/Sras Concejales Miembros de la Comisión de Movilidad
Distrito Metropolitano de Quito
Presente.-

Después de enviarles nuestros sentimientos de estima y consideración, escribimos esta misiva, ya que por motivos laborales, los dos ocupantes de la silla vacía no podremos asistir a la sesión convocada para este miércoles 22 de septiembre a las 9 a.m.

Sin embargo, queremos manifestar **nuestro apoyo y conformidad a las observaciones, cambios y reformulación de todas las partes de la ordenanza de promoción a la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito**, realizados en los últimos reuniones con colectivos y el despacho de la proponente Daniela Chacón. Estos cambios han sido trabajados en varias reuniones y consensuados por todos los actores involucrados con lo cuales se mantiene permanente comunicación.

De antemano, agradecemos sus observaciones y estamos seguros que se dará paso al segundo debate en conformidad con el deseo ciudadano y lo que ustedes han demostrado al apoyar esta ordenanza.

Saludos Cordiales,

[Signature]

Galo Cárdenas
Ocupante principal
Silla vacía
C.I. 1715820013

Sr. Juan Ordóñez,
0999303800

[Signature]

Laura Villacís
Ocupante alterna
Silla vacía
C.I. 1709600124

SECRETARÍA CONCEJALIA	RECIBIDO: <i>Marcia Quijpe</i>
	FECHA: <i>22/Nov/2017</i>
	HORA: <i>10H30</i>
	FIRMA: <i>[Signature]</i>
EDDY SÁNCHEZ CUENCA CONCEJAL	

[Signature]
22/11/17
14456

QUITO SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO
ALCALDÍA RECEPCIÓN

Fecha: **22 NOV 2017** Hora: *11:17*

Nº. HOJAS: *-0119-*
Recibido por: *[Signature]*

[Signature]

Fecha: 22 NOV 2017 Hora 9:05

Nº. HOJAS

Recibido por: *[Firma]*

D.M. de Quito, 22 NOV 2017

Abg. Diego Cevallos Salgado.
Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito.

De mi consideración:

En relación al oficio SGC-3227 de 09 de noviembre de 2017, por medio del cual solicitó a esta dependencia la emisión del criterio legal respecto del proyecto de Ordenanza Metropolitana Reformativa de la Ordenanza Metropolitana No. 177, sancionada el 18 de julio de 2017, que establece el Régimen Administrativo para la prestación del servicio de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito, cúmplame en manifestar:

Competencia:

De conformidad con la Resolución A 004 de 12 de febrero de 2015 y el encargo efectuado por el señor Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, mediante acción de personal No. 51-751 de 12 de enero de 2016, quien suscribe es competente, en calidad de Procurador Metropolitano encargado, para emitir el siguiente informe.

Antecedentes:

1. La Ordenanza Metropolitana No. 177, sancionada el 18 de julio de 2017, estableció dentro de la parte de la exposición de motivos lo siguiente: "[...] **Fuente: Metodología SUD. Elaboración: Consultoría – Estudio de oferta y demanda de taxis DMQ Secretaria de Movilidad** Conforme los resultados de estudio de oferta y demanda, para obtener un tiempo de espera y un nivel de servicio aceptable para los usuarios del DMQ, medidos a través del ISUD, se requieren 8693 nuevos vehículos que deberán incluirse en la flota autorizada para el servicio de taxi en el DMQ [...] Cumpliendo con el mandato y el plazo previsto en el artículo innumerado (21) de la Ordenanza Metropolitana No. 047, sancionada el 15 de abril del 2011, es deber del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito determinar la oferta y demanda actual del servicio de transporte comercial en taxi, por lo que se estima acoger la recomendación de la Secretaria de Movilidad en base a los resultados del estudio de oferta y demanda efectuados, para que, mediante Ordenanza Metropolitana se disponga reaperturar los trámites tendientes a la obtención de informes previos de constitución jurídica de nuevas operadoras de transporte en taxi, emisión de títulos habilitantes e incremento de cupo, según corresponda, que permita cubrir la demanda insatisfecha que corresponde a un total de ocho mil seiscientos noventa y tres (8693) unidades vehiculares que serán destinadas a la prestación del servicio de taxi en sus distintas clases y subclases..."
2. Mediante Informe Técnico AMT-DRAV-2017-0985 de 26 de octubre de 2017, suscrito por el Director de Registro y Administración Vehicular (s) de la Agencia Metropolitana de Transito, y manifiesta en su parte pertinente lo siguiente:

"ANALISIS DE ESCENARIOS FUTUROS [...] Para efectos del presente informe se ha realizado un ejercicio analítico matemático que nos permita medir la cantidad de solicitudes que hasta el momento cumplirían con la calidad de **Aplicantes Idóneos**, acorde a la forma y orden de prelación que establece la Ordenanza Metropolitana No. 177 y el instructivo de fecha 01 de agosto de 2017, emitido por la Secretaria de Movilidad [...] El resultado del ejercicio realizado nos ha dado como resultado que hasta la fecha de corte, 24 de octubre del 2017, de los datos ingresados a la Base de Datos creada para este proceso, el total de aplicantes que calificarían como **Idóneos asciende el número aproximado de 9000 personas**; es decir, el resultado supera el

Página 1 de 4

número máximo de informes que la Ordenanza No. 177 dispuso ("serán emitidos en el **número máximo de la oferta determinada** en la presente disposición transitoria"), esto sin contar aún con el ingreso y análisis de los datos correspondientes a las Solicitudes Iniciales del Dígito 0 y a las solicitudes entregadas en el día adicional destinado para recepción de "Rezagados", información aun constante en aproximadamente 2500 carpetas. En virtud de lo descrito, el análisis matemático indica que: Si: De 15.147 aplicantes revisados, califican como idóneos 9000, el porcentaje de cumplimiento es del 60% Entonces: Transformando este resultado a la totalidad aproximada de solicitudes receptadas nos da el siguiente resultado probable: El 60% de 17.700 corresponde a 10.620 aplicantes que cumplirían con su calidad de "Idóneos" [...] es indispensable tener en consideración que el único documento que permite brindar el servicio de Transporte Terrestre Comercial en la modalidad de Taxi, es el Permiso de Operación; el mismo que, además permite cubrir la demanda insatisfecha determinada en el Estudio de Necesidad (Oferta/Demanda) realizado por la Secretaría de Movilidad; mientras que, el Informe de Idoneidad no necesariamente se convertirá en un Título Habilitante ya que esto depende de la voluntad de asociación que tenga el Aplicante, documento que además tiene un tiempo máximo de vigencia de (90) días para acceder a la siguiente etapa denominada Recepción de solicitudes para "Emisión de Resolución de Informe previo de Constitución Jurídica" o Incremento de Cupo", conforme lo dispuso la Ordenanza Metropolitana No. 177... **RECOMENDACIONES** Analizar la posibilidad de eliminar la limitación del número máximo (8693) de Informes de Idoneidad que puede emitir la Agencia Metropolitana de Tránsito, descrito en la Disposición General Sexta de la Ordenanza Metropolitana No. 177, sancionada el 18 de julio de 2017; permitiendo de esta manera, emitir Informes de Cumplimiento de Requisitos documentales al número total de aplicantes que hayan cumplido con los mismos, considerando que dichos informes no constituyen Título Habilitante, sino únicamente les permite a los mismos avanzar a la siguiente etapa prevista en el mismo cuerpo normativo. Una vez que en la siguiente etapa se cumplan con las condiciones en los plazos previstos, se atenderán las solicitudes conforme el estudio de necesidad aprobado por el Concejo Metropolitano." (el subrayado me pertenece)

3. El Secretario de Movilidad del MDMQ, mediante oficio No. SM-1789/2017 de 26 de octubre de 2017, remite al señor Alcalde del MDMQ el proyecto de Ordenanza Reformatoria a la Ordenanza Metropolitana No. 177 sobre el Régimen Administrativo de Taxis en el DMQ, y en su parte pertinente señala: "[...] cúmpleme informar señor Alcalde, que según lo dispuesto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como su Reglamento General de Aplicación, el único documento que permite brindar el servicio de transporte Terrestre Comercial en la modalidad de taxi, es el Permiso de Operación, título habilitante con el que se cubriría la demanda insatisfecha determinada en el Estudio de Necesidad (Oferta/Demanda) realizado por la Secretaría de Movilidad, por lo que se ha considerado necesario calificar la idoneidad de todos los aspirantes, dado que el número de idóneos superaría el número de vehículos que requieren ser habilitados para la oportuna atención en el servicio y los informes favorables de idoneidad no constituyen títulos habilitantes de transporte terrestre, es decir, quienes sean favorecidos con un informe favorable de idoneidad, no necesariamente accederán a un título habilitante para el servicio de transporte terrestre comercial en taxi del DMQ, pues esto depende de la voluntad de asociación que tenga el Aplicante y está sujeto al cumplimiento de requisitos y condiciones que posteriormente deben ser observados."

"En ejercicio de las competencias encomendadas a esta Secretaría de Movilidad, en calidad de entidad rectora de las políticas en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, toda vez que la Ordenanza Metropolitana No.177 sancionada el 18 de julio de 2017, limita le número de informes favorables de idoneidad al máximo de la oferta determinada en la Disposición Transitoria Sexta, sin considerar que los mismos no constituyen títulos habilitantes de transporte terrestre, se estima pertinente impulsar una reforma a la Ordenanza Metropolitana citada."(el subrayado me pertenece)

4. Mediante oficio No. 444-AMT-2017 de 9 de noviembre de 2017, el Director General Metropolitano de Tránsito de la Agencia Metropolitana de Tránsito, Fausto Miranda Lara, remite al Presidente de la Comisión de Movilidad la cifra real de los aplicantes que pasan a la siguiente

etapa en el proceso de asignación de cupos establecido en la Ordenanza Metropolitana No. 177, señalando en su parte pertinente lo siguiente: "Dando cumplimiento a lo descrito en la Ordenanza 177, la Dirección de Registro y Administración Vehicular, remitió a este Despacho el informe Técnico No. AMT-DRAV-2017-1085, que en su parte pertinente dice: "luego de finalizada la etapa de revisión y validación de todos los documentos entregados por los señores Aplicantes, se ha determinado que el número de personas que han alcanzado con su Calidad de Idóneo es 10.270 (diez mil doscientos setenta)". (El subrayado me pertenece)

Base legal:

El artículo 7 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización - (COOTAD) señala: "Art. 7.- *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...*"

El artículo 86 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, establece: "El concejo metropolitano es el órgano de legislación y fiscalización del gobierno autónomo descentralizado del distrito metropolitano (...)".

Análisis y Pronunciamiento:

Revisado el proyecto de ordenanza metropolitana, y la base legal expuesta, se verifica que el mismo no escapa a las posibilidades constitucionales y legales para ser conocido por el Concejo Metropolitano del DMQ, en virtud de lo cual se emite informe favorable a la propuesta normativa planteada, sin perjuicio de lo cual se realizan las siguientes observaciones:

1. De la revisión efectuada a la parte expositiva del proyecto de ordenanza, se recomienda eliminar el contenido textual de la Disposición Transitoria Sexta de la Ordenanza Metropolitana No. 177, por no ser pertinente respecto del contexto de la reforma que se plantea. ✓
2. No se verifica motivación técnica o informe técnico alguno, respecto de lo manifestado en el penúltimo inciso de la exposición de motivos, en torno al incentivo al uso de nuevas tecnologías para la prestación del servicio de transporte, por el contrario, en dicho acápite se establece que el número de aplicantes que optaron por esta modalidad es cero hasta el momento, a pesar de que dicha consideración estuvo ya establecida en la Ordenanza Metropolitana No. 177, por tanto no se considera pertinente. ✓
3. En la parte considerativa del proyecto de ordenanza, creemos pertinente eliminar los considerandos primero, segundo, décimo, décimo primero, décimo séptimo y décimo octavo, en razón de que dicha base legal no sería pertinente en relación con el proyecto de reforma propuesto. *eliminar*
4. La propuesta de reforma que realizó la Secretaría de Movilidad y la Agencia Metropolitana de Tránsito, a través de sus informes técnicos, se limita a solicitar en virtud del ejercicio de verificación efectuado por dichas instancias, que el número requerido para emitir los informes de idoneidad es de aproximadamente diez mil doscientos setenta (10.270), mientras la Ordenanza Metropolitana No.177 sancionada el 18 de julio de 2017 limita el número de informes favorables de idoneidad al máximo de la oferta determinada en el estudio técnico, cuyo número de permisos de operación resulta en 8.693; sin determinar en modo alguno la necesidad de cambio a las condiciones de orden de prelación, en tal virtud, consideramos que la reforma planteada para los factores de prelación que la Ordenanza Metropolitana No. 177 previó, no serían pertinentes en razón de que no existiría motivación técnica para lo señalado.
5. De acuerdo a lo revisado en el proyecto de Ordenanza, Procuraduría Metropolitana verifica que la reforma que procedería efectuar conforme los informes técnicos emitidos por la Secretaría de Movilidad, como por la Agencia Metropolitana de Tránsito, versa sobre la posibilidad de permitir *Co*

SB
X

- la emisión de Informes de Idoneidad los cuales no constituyen títulos habilitantes y en modo alguno debe confundirse con permisos de operación ni a título de provisionales; ya que el estudio técnico que motivó la expedición de la Ordenanza Metropolitana No. 177, no ha sido ampliado o reformado y ha especificado el número de 8.693 unidades vehiculares.
6. Finalmente, se recomienda, que se especifique en el texto de la reforma y en el documento informe de idoneidad, que la emisión del mismo, no otorga en manera alguna adquisición de derechos por parte de los aplicantes del proceso de regularización, ya que conforme la normativa vigente, el único documento legal que le habilita brindar el servicio de Transporte Terrestre Comercial en la modalidad de Taxi es el Permiso de Operación.

Los informes técnicos de sustento de los Proyectos de Ordenanza que se presentan para conocimiento del Concejo Metropolitano de Quito, son de exclusiva responsabilidad de los órganos que los emiten.

El presente informe no vierte opinión respecto a la oportunidad, mérito o conveniencia de las decisiones del órgano legislativo o administrativo del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Hago válida la ocasión para expresarle mis sentimientos de consideración y estima.

Atentamente.



Dr. Gianni Páez Enríquez.
Procurador Metropolitano (E).

CC. Lic. Eddy Sanchez.
Presidente de la Comisión de Movilidad.

Adj. Exp. (47F.)

ANEXO 4

X

COMISIÓN DE MOVILIDAD

ORDENANZA	FECHA	SUMILLA
PRIMER DEBATE:		
SEGUNDO DEBATE:		
OBSERVACIONES:		

Señor Alcalde, para su conocimiento y el del Concejo Metropolitano de Quito, remitimos el siguiente Informe emitido por la Comisión de Movilidad, con las siguientes consideraciones:

1.- ANTECEDENTES:

1.1.- Con oficio No. 0456-IVL-CMQ-2017 de 07 de noviembre de 20167 la señora Concejala Ivone Von Lippke remite el oficio No. SM-1789/2017 de 26 de octubre de 2017, suscrito por el Secretario de Movilidad, el cual contiene el proyecto de Ordenanza Metropolitana Reformatoria a la Ordenanza Metropolitana No. 177, sancionada el 18 de julio de 2017, del Régimen Administrativo de Taxis del Distrito Metropolitano de Quito; sobre el cual asume la iniciativa.

1.2.- Mediante oficio No. SG-3195 de 08 de noviembre de 2017, la Secretaría General del Concejo realiza la revisión de requisitos formales al referido proyecto de Ordenanza, mismo que es remitido a la Comisión de Movilidad para su tratamiento correspondiente.

2.- INFORME TÉCNICO:

Con oficio No. 444-AMT-2017 de 09 de noviembre de 2017, el Director General Metropolitano de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, remite el informe técnico que contiene el análisis que establece el incremento de aplicantes idóneos para la obtención de la habilitación para la prestación del servicio de taxi en el Distrito, lo cual motiva una reforma a la Ordenanza Metropolitana No. 177.

3.- INFORME LEGAL:

Mediante oficio referencia al expediente No. 2017-02568 de 22 de noviembre de 2017, el Procurador Metropolitano realiza su análisis al referido proyecto de Ordenanza, ante lo cual emite criterio legal favorable para que se continúe con el tratamiento del proyecto de Ordenanza, sin embargo de lo cual formula ciertas observaciones al respecto.


SECRETARÍA GENERAL DEL
CONCEJO

4.- DICTAMEN DE LA COMISIÓN:

La Comisión de Movilidad, luego de conocer y analizar el expediente, junto con las observaciones formuladas por las y los Concejales Metropolitanos; en sesión ordinaria realizada el 22 de noviembre de 2017 y con fundamento en los artículos 57, literal a), 87 literal a), 130, 137 y 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, acogiendo las observaciones propuestas por las y los Concejales, así como en los informes que conforman el expediente, emite **DICTAMEN FAVORABLE**, para que el Concejo Metropolitano conozca el proyecto de Ordenanza Metropolitana Reformatoria a la Ordenanza Metropolitana No. 177, sancionada el 18 de julio de 2017, del Régimen Administrativo de Taxis del Distrito Metropolitano de Quito.

Cabe señalar que la Concejala Daniela Chacón solicita que en el dictamen conste que su voto es a favor para que el presente asunto sea conocido por el Concejo Metropolitano, mas no que es a favor del texto del proyecto ya que manifiesta no estar de acuerdo con el mismo.


Dictamen que la Comisión pone a consideración del Concejo Metropolitano.

Atentamente,


Lic. Eddy Sánchez

**Presidente de la Comisión
de Movilidad**


Abg. Daniela Chacón
Concejala Metropolitana


Abg. Sergio Garnica Ortiz
Concejal Metropolitano

Adjunto expediente y proyecto de Ordenanza.

Elaborado por:	Abg. Jaime Morán Paredes	24/11/2017	
Revisado por:	Abg. Diego Cevallos Salgado	24/11/2017	
Verificación de la votación	Marisela Caleño	24/11/2017	

ANEXO 3

Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito
Registro Entrega Expedientes

Concejal	Fecha entrega		Fecha devolución	
Eddy Sánchez	27-11-2017	 	27-11-2017	
Daniela Chacón	27-11-2017	 	27-11-2017	
Sergio Garnica	27-11-2017	 	27-11-2017	
Entrega Alcaldía Metropolitana	Fecha 27/11/2017 - Su 11:02.		Recepción	

X

ORDENANZA METROPOLITANA No.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

De conformidad a la información que reposa en las Entidades Metropolitanas competentes en materia de movilidad, el servicio de taxi forma parte de la oferta de movilidad motorizada en el Distrito Metropolitano de Quito, que de acuerdo con la repartición modal tiene una incidencia del orden del 3,9% del total de este servicio, lo que implica alrededor de 160.000 viajes motorizados por día; representando a su vez, el 14,4% de viajes en transporte privado (autos y taxis).

En los meses de junio y julio del 2017 la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, puso en conocimiento del Concejo Metropolitano los resultados de la Consultoría contratada por dicha entidad, para la determinación de la oferta y demanda actual de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito, DMQ.

Conforme los resultados del citado Estudio de Oferta y Demanda, para obtener un tiempo de espera y un nivel de servicio aceptable para los usuarios del DMQ, se indicó que se requieren al menos 8.693 nuevos vehículos que deberán incluirse en la Flota Autorizada para el servicio de taxi en el DMQ, cuyo otorgamiento de títulos habilitantes deberá estar sujeto a las condiciones documentales y de calidad que se encuentren definidos en la normativa nacional y metropolitana vigente.

Con los resultados del Estudio, el Concejo Metropolitano de Quito, mediante Ordenanza Metropolitana No. 177 sancionada el 18 de julio del 2017, estableció el nuevo Régimen Administrativo para la prestación del Servicio de Taxi en el Distrito Metropolitano de Quito y dispuso, acoger la recomendación de la Secretaría de Movilidad en base a los resultados del estudio de oferta y demanda efectuados, para que, mediante Ordenanza Metropolitana se disponga reaperturar los trámites tendientes a la obtención de informes previos de constitución jurídica de nuevas Operadoras de Transporte en Taxi, emisión de títulos habilitantes e incremento de cupo, según corresponda, que permita cubrir la demanda insatisfecha que corresponde a un total de ocho mil seiscientos noventa y tres (8693) unidades vehiculares, que serán destinadas a la prestación del Servicio de Taxi en sus distintas clases y subclases, conforme lo contempla la Disposición Transitoria Sexta de la Ordenanza Metropolitana ibídem.

Dando cumplimiento al tenor literal de la Disposición Transitoria Sexta indicada y conforme lo dispuso la Disposición Transitoria Séptima de la Ordenanza Metropolitana No. 177 en referencia, la Secretaría de Movilidad, mediante Resolución Administrativa No. SM-0012-2017 de 01 de agosto del 2017, estableció los plazos, requisitos y condiciones para la ejecución del Estudio de Oferta y Demanda de Taxis aprobado por el Concejo Metropolitano

ORDENANZA METROPOLITANA No.

de Taxis, encargando a la Agencia Metropolitana de Tránsito llevar adelante la recepción de las solicitudes, verificación de requisitos y emisión de informes motivados de idoneidad, en los términos dispuestos por la Ordenanza mencionada, que dispone: "(...) *Los informes motivados que resulten favorables serán emitidos en el número máximo de la oferta determinada en la presente disposición transitoria (...)*"

Según lo dispuesto en la Disposición Transitoria Octava de la Ordenanza Metropolitana No. 177 sancionada el 18 de julio del 2017, la Secretaría de Movilidad con fecha 24 de octubre de 2017, puso en conocimiento de la "*Comisión Especial conformada con el fin de vigilar el proceso de asignación de cupos de las nuevas unidades para la prestación del servicio de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito*", sobre el estado actual del Proceso de Estudio de Oferta y Demanda de Taxis 2017 y mediante oficio de 26 de octubre de 2017 puso en conocimiento del Alcalde Metropolitano, el Informe Técnico No. AMT-DRAV-2017-0985 elaborado por la Agencia Metropolitana de Tránsito, como Entidad Ejecutora del mismo, que en su parte pertinente dice:

"La cantidad de "Solicitudes Iniciales" recibidas en la Etapa 1, ascendió a un número aproximado de 17.700, cantidad que superó la expectativa que se había planificado originalmente, teniendo en consideración que la Línea Base determinada en el Estudio de Necesidad realizado por la Secretaría de Movilidad contaba con un total de registros de 13.323 personas; por esta razón, en la actualidad el proceso se encuentra aún en esta actividad, teniendo hasta la fecha un total de carpetas revisadas de 15.147, que corresponde al 85 % del total de solicitudes receptadas (...)

El resultado del ejercicio realizado nos ha dado como resultado que hasta la fecha de corte, 24 de octubre del 2017, de los datos ingresados a la Base de Datos creada para este proceso, el total de aplicantes que calificarían como Idóneos asciende el número aproximado de 9000 personas; es decir, el resultado supera el número máximo de informes que la Ordenanza No. 177 dispuso ("serán emitidos en el número máximo de la oferta determinada en la presente disposición transitoria"), esto sin contar aún con el ingreso y análisis de los datos correspondientes a las Solicitudes Iniciales del Dígito 0 y las solicitudes entregadas en el día adicional destinado para recepción de "Rezagados", información aún constante en aproximadamente 2500 carpetas. (...)

Bajo el análisis determinado anteriormente y una vez que se concluya con la totalidad de la validación de la información entregada, se deberá proceder a la actividad 2 de esta etapa, denominada "Determinación del Orden de Prelación" y dando cumplimiento a lo

ORDENANZA METROPOLITANA No.

descrito en la Ordenanza Metropolitana No. 177 y el Instructivo creado para la ejecución de la misma que dice: "Los INFORMES MOTIVADOS que resulten favorables serán emitidos en el número máximo de la oferta determinada en la Disposición Transitoria Sexta"; es decir, ocho mil seiscientos noventa y tres (8693), y, se deberá emitir "Informes Negativos" a todos los aplicantes que, **a pesar de haber cumplido con todos los requisitos documentales previstos en la etapa de recepción de información**, se encuentren dentro del Orden Prelación 11 y 12 debido a que la Ordenanza limita la cantidad de Informes de Idoneidad a entregar acorde a la cantidad de unidades requeridas para la ciudad en el DMQ, según lo determinó el Estudio de Necesidad (Oferta/Demanda) contratado por la Secretaría de Movilidad. Como resultado de esto, a cerca de 1.650 personas idóneas, se negaría la posibilidad de que acceda a la obtención del permiso de Operación. (...)"

Con oficio No. 444-AMT-2017 de 09 de noviembre del 2017 y en alcance al informe citado en los párrafos precedentes, la Agencia Metropolitana de Tránsito informa a la Comisión de Movilidad del Concejo Metropolitano, que se ha concluido a la presente fecha con la revisión y validación total (100%) de las "Solicitudes Iniciales" establecidas en la Ordenanza Metropolitana No. 177 de 18 de julio de 2017, que corresponde a un universo de 17.607 aplicantes, concluyendo adicionalmente que: "luego de finalizada la etapa de revisión y validación de todos los documentos entregados por los señores Aplicantes se ha determinado que el número de personas que han alcanzado con su **Calidad de Idóneos es de 10.270 (diez mil doscientos setenta).**"

Con oficio No. SCG-3172 de 07 de noviembre del 2017, la Presidenta de la Comisión Especial conformada por disposición del Concejo Metropolitano de Quito, con el fin de vigilar el proceso de asignación de cupos de las nuevas unidades para la prestación del servicio de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito, informa al Presidente de la Comisión de Movilidad del Concejo Metropolitano de Quito, que: "(...) luego de conocer el informe presentado por la Secretaría de Movilidad y la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sobre el estado actual del proceso de regularización; toda vez que en virtud de los criterios de prelación definidos por estas instancias de la administración municipal, para el proceso de regularización se ha generado la necesidad de aumentar la cantidad de beneficiarios por cuanto éstos también son idóneos para calificar dentro de este proceso; sin embargo no existe un criterio técnico que sustente quienes sí deberían mantenerse y quienes deberían salir; **resolvió:** correr traslado de este particular a la Comisión que usted preside a fin de que se analice una posible reforma a la

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Ordenanza Metropolitana No. 177, sancionada el 18 de julio de 2017, por cuanto en este cuerpo normativo se señala un número preciso de postulantes que ingresarían al proceso; y, como se manifestó, se ha identificado la necesidad de que se amplíe este número.”

Según lo dispone la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como su Reglamento General de Aplicación, el único documento que permite brindar el Servicio de Transporte Terrestre Comercial en la modalidad de Transporte Terrestre Comercial en Taxi, es el Permiso de Operación, título habilitante con el que se cubriría la demanda insatisfecha de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito.

La Administración Municipal ha reconocido entonces la necesidad de calificar la idoneidad de todos los aspirantes y brindar la oportunidad de acceder a un título habilitante para la prestación del Servicio de Taxi en el Distrito Metropolitano de Quito, a todos aquellos que demostraron dentro del proceso su calidad de histórico, con la finalidad de no transgredir derechos de las personas que se encuentran dentro del proceso en iguales condiciones de quienes por efectos de la prelación dispuesta, serían actualmente beneficiados; se debe considerar además, que las personas que sean calificadas como idóneas, para la obtención posterior del permiso de operación, deberán sujetarse al cumplimiento de los requisitos y condiciones que la norma mencionada prevé para el efecto, en los plazos dispuestos por las Autoridades Metropolitanas, y, que por las experiencias pasadas de los procesos de regularización de servicios de transporte ejecutados por las distintas Entidades Metropolitanas, existe un porcentaje alto de personas naturales que desisten en la culminación u obtención de los Títulos Habilitantes Definitivos, situación que responde a distintas circunstancias personales ajenas a la Administración.

Mediante la reforma se propone además, prevenir y corregir oportunamente posibles problemas ya suscitados anteriormente, en la fase de Emisión de Permisos de Operación y Habilitaciones, causado por el limitante numérico determinado en la Ordenanza No. 177 de 18 de julio de 2017.

Es así que la reforma a la Ordenanza No. 177 de 18 de julio de 2017, procura que la Obtención de los Permisos de Operación se ajusten a la realidad técnica, jurídica y social, y se logre completar la Regularización del Servicio de Taxis de todas los Aplicantes declarados idóneos y que cumplan con todos los requisitos en las distintas fases del Proceso, poniendo de esta manera fin a la prestación del servicio informal de Taxis en el Distrito Metropolitano de Quito, permitiendo realizar a futuro un control efectivo de la informalidad y al mismo tiempo

ORDENANZA METROPOLITANA No.

eliminar posibles actos de corrupción de diversos entes interesados en sacar provecho del Proceso de Regularización, que se ocasionarían en caso de no eliminar el limitante existente.

La Constitución de la República del Ecuador en su Art. 66 determina los derechos de libertad de los ecuatorianos, y dispone el derecho a la igualdad formal, igualdad material y no discrimen; por lo que se hace necesario la reforma planteada a favor de los participantes que cumplen con los parámetros de idoneidad.

En virtud de lo señalado, en ejercicio de las facultades que le atribuyen al Concejo Metropolitano de Quito el artículo 8, numeral 4, de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito; y, el artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), se considera necesario reformar la Disposición Transitoria Sexta de la Ordenanza Metropolitana No. 177 sancionada el 18 de julio del 2017, que establece el Régimen Administrativo para la Prestación del Servicio de Taxi en el Distrito Metropolitano de Quito, con la finalidad de que las Entidades Metropolitanas ejecutoras del Proceso de Taxis 2017, puedan emitir informes favorables de idoneidad a todos aquellos Aplicantes que efectivamente han demostrado tal calidad y se les brinde la oportunidad de obtener un título habilitante para la Prestación del Servicio de Transporte Terrestre Comercial en Taxi del DMQ, condición última que estará sujeta a los requisitos y condiciones que establecen las normas que en materia de transporte terrestre son aplicables en la obtención de Títulos Habilitantes para la prestación del mencionado Servicio.

ORDENANZA METROPOLITANA No.
EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Vistos los informes No.

CONSIDERANDO:

- Que,** el artículo 66 de la Constitución dispone que: *“Se reconoce y garantizará a las personas:...4) Derecho a la igualdad formal, igualdad material y no discriminación”*;
- Que,** el artículo 264, numeral 6 de la Constitución establece que, es una competencia exclusiva de los gobiernos municipales: *“Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio cantonal”*;
- Que,** el artículo 394 de la Constitución dispone 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 diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.”*;
- Que,** el artículo 7 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, establece que para el pleno ejercicio de sus competencias y de las facultades que de manera concurrente podrán asumir, se reconoce a los consejos metropolitanos, la capacidad para dictar normas de carácter general a través de ordenanzas, acuerdos y resoluciones, aplicables dentro de su circunscripción territorial; cuyo facultad se circunscribirá al ámbito territorial y a las competencias del nivel de gobierno, y observará lo previsto en la Constitución y la Ley;
- Que,** los literales b) y f) del artículo 55 (en concordancia con el artículo 85) del COOTAD establece que: *“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;” y, “f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal.”*;
- Que,** el literal q) del artículo 84 del Código Ibídem, señala que son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano, entre otras: *“q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio;”*;
- Que,** el artículo 87 del COOTAD, en su literal a), determina como una de las atribuciones del Concejo Metropolitano el: *“a) Ejercer la facultad normativa en las materias de*

ORDENANZA METROPOLITANA No.

competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones;”;

- Que,** el artículo 3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), determina que el Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas;
- Que,** la LOTTTSV en el primer inciso de 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,** los literales a) y c) del artículo 30.5 de la LOTTTSV establecen que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán como competencias, entre otras, las de: *“a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal;”* y, *“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;”;*
- Que,** el artículo 57 de la LOTTTSV, define al servicio de transporte comercial como aquel que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo, cuya clasificación, entre otros, contempla al servicio de transporte en taxis, el cual debe ser prestado únicamente por operadoras de transporte autorizadas. El inicio final del artículo ibídem señala: *“El servicio de taxis se prestará exclusivamente en el área del territorio ecuatoriano,*

ORDENANZA METROPOLITANA No.

establecido en el permiso de operación respectivo; y, fletado ocasionalmente a cualquier parte del país, estando prohibido establecer rutas y frecuencias.”;

- Que,** el artículo 75 de la LOTTTSV indica que corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en el ejercicio de sus respectivas competencias, en el ámbito de su jurisdicción, otorgar, entre otros, los Permisos de Operación para la prestación de los servicios de transporte comercial para el ámbito Intracantonal;
- Que,** mediante Ordenanza Metropolitana No. 177, sancionada el 18 de julio del 2017, sustitutiva de la Ordenanza Metropolitana No. 047, sancionada el 15 de abril de 2011, reformada mediante Ordenanza Metropolitana No. 0339, sancionada el 8 de enero de 2013, reformativa a la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, se establece el Régimen Administrativo para la prestación del servicio de taxi en el Distrito Metropolitano de Quito.
- Que,** la disposición transitoria sexta de la Ordenanza Metropolitana No. 177 antes citada, dispone a la Agencia Metropolitana de Tránsito reaperturar los trámites tendientes a la obtención de informes previos de constitución jurídica de nuevas operadoras de transporte en taxi, emisión de títulos habilitantes e incremento de cupo, según corresponda, que permita cubrir la demanda insatisfecha que corresponde a un total de ocho mil seiscientos noventa y tres (8693) unidades vehiculares que serán destinadas a la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi del DMQ, conforme los informes técnicos presentados por la Secretaría de Movilidad, señalando además que: *“Para la debida distribución de la oferta del servicio aquí determinada, las personas naturales que hayan venido prestando el servicio de transporte comercial en taxi sin un título habilitante (aplicantes), deberán presentar su solicitud inicial ante la Agencia Metropolitana de Tránsito (...) Una vez verificada tal condición, la Agencia Metropolitana de Tránsito emitirá los informes motivados que califiquen la idoneidad de los aplicantes que podrán o no acceder a formar parte de una Operadora de transporte terrestre en taxi del DMQ. Los informes motivados que resulten favorables serán emitidos en el número máximo de la oferta determinada en la presente disposición transitoria, serán de carácter intransferible y otorgarán un plazo de hasta noventa (90) días a los aplicantes para presentar su solicitud, de manera libre y voluntaria, bajo cualquiera de las siguientes condiciones: (...)”*
- Que,** la Agencia Metropolitana de Tránsito y la Secretaría de Movilidad han informado que durante la sustanciación del proceso de ejecución de los resultados de la oferta y demanda de taxis en el DMQ, durante la etapa de validación de las condiciones de

ORDENANZA METROPOLITANA No.

prelación, se ha constatado que el número de Aplicantes idóneos supera el número de informes favorables que la Ordenanza Metropolitana No. 177 determinó.

Que, con oficio No. SCG-3172 de 07 de noviembre del 2017, la Presidenta de la Comisión Especial conformada con el fin de vigilar el proceso de asignación de cupos de las nuevas unidades para la prestación del servicio de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito, informa al Presidente de la Comisión de Movilidad del Concejo Metropolitano, en lo principal, que: *"(...) se analice una posible reforma a la Ordenanza Metropolitana No. 177, sancionada el 18 de julio de 2017, por cuanto en este cuerpo normativo se señala un número preciso de postulantes que ingresarían al proceso; y, como se manifestó, se ha identificado la necesidad de que se amplíe este número."*

Que, se considera necesario calificar la idoneidad de todos los Aplicantes y brindar la oportunidad de acceder a un Título Habilitante para la Prestación del Servicio de Taxi en el Distrito Metropolitano de Quito, a todos aquellos postulantes que demostraron dentro del proceso cumplir con los requisitos establecidos en la Ordenanza Metropolitana No. 177 de 18 de julio de 2017 incluida su Calidad de Histórico, con la finalidad de no transgredir derechos de las personas que se encuentran dentro del proceso en iguales condiciones.

En ejercicio de la atribución que le confieren los artículos 57, letra a), y 87, letra a), del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, el artículo 8 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito

EXPIDE LA SIGUIENTE:

ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA A LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 177 SANCIONADA EL 18 DE JULIO DEL 2017, QUE ESTABLECE EL RÉGIMEN ADMINISTRATIVO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TAXI EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Artículo Único: Refórmese la Disposición Transitoria Sexta de la Ordenanza Metropolitana No. 177, sancionada el 18 de julio del 2017, conforme los siguientes acápite:

I. Sustituir el primer inciso por el siguiente texto:

"Sexta: Disponer a la Agencia Metropolitana de Tránsito, para que en el ejercicio de sus atribuciones, reaperture los trámites tendientes a la obtención de informes previos de

ORDENANZA METROPOLITANA No.

constitución jurídica de nuevas operadoras de transporte en taxi, emisión de títulos habilitantes e incremento de cupo, según corresponda, para la debida prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito."

- II. Suprimir del segundo inciso la frase "*Para la debida distribución de la oferta del servicio aquí determinada,*"; y, a continuación reemplazar la expresión "*las*" por "*Las*".
- III. Sustituir los incisos constantes a continuación de los requisitos establecidos, por el siguiente texto:

"Sólo podrá aplicar una persona natural por cada vehículo a ser destinado al servicio de transporte terrestre comercial en Taxi del DMQ.

Una vez verificada tal condición, la Agencia Metropolitana de Tránsito emitirá los informes que califiquen la idoneidad de los Aplicantes que podrán o no acceder a formar parte de una Operadora de transporte terrestre en taxi del DMQ. Los informes que resulten favorables serán emitidos conforme al número exacto de Aplicantes que demostraron su idoneidad bajo el cumplimiento de las condiciones dispuestas en los incisos precedentes, cuyo detalle estará contenido en el respectivo informe emitido por la Agencia Metropolitana de Tránsito, los mismos que no constituyen Permiso de Operación y/o habilitación operacional, ni le faculta al o la Aplicante a brindar el servicio de transporte terrestre comercial en taxi dentro del Distrito Metropolitano de Quito, serán de carácter intransferible y otorgarán un plazo de hasta sesenta días (60) días para presentar su solicitud, de manera libre y voluntaria, bajo cualquiera de las siguientes condiciones:

- 1. Los Aplicantes calificados como idóneos podrán participar en la constitución de una persona jurídica de derecho privado que reúna los requisitos determinados en la normativa vigente para la obtención posterior de un Permiso de Operación. Para la constitución jurídica de una operadora de transporte comercial en taxi se requerirá un número mínimo de veinte (20) personas calificadas como idóneas que pasarán a formar parte de la misma en calidad de socios o accionistas, según corresponda.*

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Los Aplicantes calificados como idóneos podrán solicitar el informe jurídico favorable de constitución ante la Agencia Metropolitana de Tránsito, dentro de los plazos, cronogramas y requisitos dispuestos por la Secretaría de Movilidad, el mismo que tendrá una vigencia de noventa (90) días. Una vez constituida jurídicamente la nueva Operadora, deberán presentar ante la Agencia Metropolitana de Tránsito la solicitud para la emisión de Permiso de Operación correspondiente.; o,

- 2. Los Aplicantes calificados como idóneos podrán asociarse a una Operadora de transporte en taxi debidamente constituida dentro del Distrito Metropolitano de Quito, bajo el cumplimiento de los requisitos previstos y plazos dispuestos por la Secretaría de Movilidad. Se prohíbe la asignación de cupos a favor de las Operadoras legalmente constituidas, de forma previa a la emisión de los respectivos informes motivados que califiquen la idoneidad de cada Aplicante, su asignación posterior dependerá estrictamente de la voluntad del Aplicante idóneo.*

La emisión de los Permisos de Operación y/o habilitaciones operacionales, se la hará en el número que cubra la totalidad de los Aplicantes que hayan obtenido el informe favorable de idoneidad, conforme el informe que para el efecto emita la Agencia Metropolitana de Tránsito, quienes para su solicitud se sujetarán a las condiciones aquí previstas, así como a los requisitos, plazos y formalidades establecidos para estos tipos de trámites.

El proceso dispuesto en la presente Disposición Transitoria se ejecutará a partir de la emisión de los informes de idoneidad correspondientes y concluirá el 31 de agosto de 2018, los Aplicantes que no hayan presentado solicitud alguna dentro de este plazo serán excluidos definitivamente del mismo; del número total de vehículos habilitados, la Secretaría de Movilidad remitirá para conocimiento del Concejo Metropolitano un informe con el detalle de las personas naturales que hayan sido beneficiadas a través de la constitución jurídica de nuevas Operadoras o por su asociación a una Operadora ya existente, respectivamente."

Disposiciones Generales:

R

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Primera.- Para el cumplimiento de lo dispuesto en la presente Ordenanza Metropolitana reformatoria, encárguese a la Secretaría de Movilidad y a la Agencia Metropolitana de Tránsito, adoptar las medidas administrativas necesarias para su debida ejecución.

Segunda.- La reforma dispuesta mediante la presente Ordenanza Metropolitana tiene efecto únicamente en lo referente al texto señalado en su artículo único; por consiguiente, la Ordenanza Metropolitana No. 177 sancionada el 18 de julio del 2017, que establece el Régimen Administrativo para la Prestación del Servicio de Taxi en el Distrito Metropolitano de Quito, tiene plena validez y vigencia.

Disposición Final.- Esta Ordenanza entrará en vigencia a partir de su sanción, sin perjuicio de su publicación en la Gaceta Oficial y página web institucional.

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